ROK V. LUTY 1935. NR. 2.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







•BALTIC•TRADE•DEVELOPER•

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK V. LUTY 1935. NR. 2

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P. A. T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR – OSKAR STEMPEL.

Inż. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI

Dziesięć historycznych prawd Polski

Z perspektywy piętnastu lat, dzielących nas od chwili objęcia morza i wybrzeży Bałtyku we władanie Polski, z perspektywy — niedocenionego może dziś faktu dziejowego — trzeciego powrotu Polski do rodziny państw bałtyckich, winniśmy sobie uświadomić następujące prawdy historyczne:

1. Jest tylko jeden rzetelny i istotny sprawdzian żywotności wszystkich państw i narodów, sprawdzian wieczny i niezniszczalny jak długo istnieć będzie człowiek i cywilizacja na ziemi. Jest to zdolność przełamywania i opanowywania — wbrew piętrzącym się oporom — przez pracę twórczą i wytrwałą wielkich zagadnień życia i postępu.

2. Nie stan lecz ruch decyduje o wartości wewnętrznej społeczeństw. Państwa nawet biedne, zniszczone, niezorganizowane, obarczone ciężarem wielkich, wewnętrznych i zewnętrznych trudności mogą zdobyć wprost niezwykły rozwój i powodzenie, jeżeli wysiłek ich woli i ich pracy reprezentuje ruch jednokierunkowy; odwrotnie najbogatsze i najpotężniejsze społeczeństwa upadają, gdy zakrzepną na wyżynie swego rozwoju albo rozproszą swe wysiłki na setki niesharmonizowanych celów.

3. Przed kilkunastu laty w wyniku fantastycznych i niepowtarzalnych niespodzianek historycznych oraz w rezultacie własnych wysiłków i ofiar, zdobyliśmy ponownie państwo wolne, niepodległe, zjednoczone, posiadające własny dostęp do morza, przez obszary rdzennie polskiego Pomorza, zamknięte w granicach warunkujących podstawy życia i rozwoju. Uzyskaliśmy ramy formalne dla naszej zbiorowej egzystencji. Obecnie stoimy wobec zadania niemniej trudnego. Mamy wypełnić formę nowej Polski, treścią własnej i twórczej pracy.



Inż. Eugenjusz Kwiatkowski

4. Na przestrzeni całego, ubiegłego tysiąclecia Polska tylko w tych okresach była państwem rządnem i silnem, pewnem swojej przyszłości i świadomem swego znaczenia, w których umiała sharmonizować swoje wysiłki polityczne i gospodarcze. Zawsze i niezmiennie dynamika gospodarcza szła równolegle z narastaniem potęgi politycznej, a upadek gospodarczy wyprzedzał klęski polityczne. Wszystkie wartości gospodarcze uruchamia handel tak samo, jak nerwy uruchamiają organizm zdrowego człowieka. Handel Polski zaś ciążył zawsze ku morzu.

5. Ostatnie piętnastolecie powtórzyło ten pewnik z matematyczną ścisłością. Wartości gospodarczych nie można jednak uruchomić w sposób sztuczny. Jest to wynikiem praw biologji gospodarczej, że najkapitalniejsze zagadnienia handlu zewnętrznego Polski koncentrują się w Gdyni i w Gdańsku. Tysiące nowych, niesharmonizowanych praw ekonomicznych w świecie wywołało nienotowany dotychczas paraliż aparatu handlowego. Wbrew tym objawom Gdynia wykazuje taką żywotność rozwoju gospodarczego i handlowego, jakgdyby świat cały przeżywał okres nieprawdopodobnej wprost konjunktury i pomyślności.

6. Gdynia więc staje się w oczach naszego pokolenia realnym i zrozumiałym w całym świecie symbolem żywotności nowej Polski. Ona budzi szacunek dla zdecydowanej, programowej i upartej pracy polskiej.

7. Gdynia więc staje się namacalnym wyrazem wartości zjednoczenia i niepodległości Polski. Wiekowa walka nasza o wyzwolenie się z niewoli, nasz bunt przeciwko rozbiorom Rzeczypospolitej tu właśnie dokumentują wobec całego świata, że niepodległość i zjednoczenie Polski nie były czczą ambicją lub doktryną polityczną, ale prostą i rzetelną potrzebą naszego życia. Odeprzeć Polskę dzisiejszą od programu twórczej pracy na własnem wybrzeżu morskiem, to synonim programu stabilizacji nędzy i zacofania w samem środku Europy.

8. Gdynia więc staje się stopniowo szkołą nowego, psychicznego nastawienia społecznego polskiego. Ona wypełnia nierównomierność w budowie społecznej Polski, ona otwiera nam drogi gospodarczej współpracy z całym światem, ona podkreśla ustawicznie niedomagania gospodarcze, ona związała organicznie wielomiljonowe skupienia emigracji polskiej z krajem.

9. Gdynia staje się ponadto jednym z najważniejszych czynników, burzących dawne kordony zaborcze wbite przemocą w jednolity organizm gospodarczy i polityczny Polski. Ona bowiem rozbudziła identyczne zainteresowania gospodarcze i skoncentrowaną ekspansję zarówno w Poznaniu i Katowicach, w Warszawei i Wilnie, jak też i we Lwowie i w Krakowie, w Łodzi i w Lublinie, w Bielsku i w Białymstoku. Buduje ją cała Polska i całe społeczeństwo w obliczu Gdyni poczuwa się do pełnej i niezamąconej niczem solidarności. Ona jest i będzie dzieckiem całej Rzeczypospolitej, wyrazem inicjatywy rządowej i prywatnej, wyrazem ofiar i wysiłku pokolenia dzisiejszego na rzecz pokoleń przyszłych.

10. Gdynia wreszcie jest symbolem naszej woli politycznej i dokumentem wiary, że ziemia pomorska jest dziś tak samo nasza, jak była nią przed wielu wiekami. Ten skoncentrowany rezultat pracy polskiej, utrwalający nasze dobre i słuszne prawa do Pomorza, nie utrudnił nam skomplikowanych stosunków politycznych, ale przeciwnie ułatwił je nam, jak bodaj żaden inny fakt. Szereg niemało ważnych rozstrzygnięć politycznych nie mógłby istnieć dziś bez Gdyni. A więc w nowem piętnastoleciu będziemy tam pracować i tworzyć z tym samym uporem jak obecnie.

Inż. ST. ŁĘGOWSKI
Dyr. Urzędu Morskiego

Rok 1934 w pracy portu gdyńskiego



UŻ w r. 1933 port gdyński zajął pod względem obrotów towarowych pierwsze miejsce wśród portów bałtyckich, a szóste między portami europejskiemi. Rok ubiegły stanowisko to ugruntował, wykazując nowy rekord, wyrażający się w ogólnych liczbach obrotów towarowych 7.319.670 t. Z tej liczby globalnej 7.191.913 t. przypada na towarowe obroty zamorskie 11.584 t., na obroty w żegludze przybrzeżnej między Gdynią a W. M. Gdańskiem i wreszcie 116.472 t. na obroty ze śródlądziem drogą wodną via Gdańsk, Tczew i t. d.

Porównywując obroty towarowe roku ubiegłego z r. 1933 należy stwierdzić dalszy wzrost o 17,9%, podczas gdy stosunek obrotów roku 1933 do 1932 był podobny, wyrażał się bowiem wzrostem o 17,5%. Na wzrost obrotów towarowych w r. 1934 miały wpływ rozwijający się tranzyt oraz pewne nieznaczne odprężenie gospodarcze, zaobserwowane nietylko w Polsce, ale i zagranicą, co specjalnie uwydatniło się w postaci wzrostu obrotów towarowych prawie we wszystkich portach europejskich. Wzrost ten w portach obcych był stosunkowo większy niż w porcie gdyńskim. W pracy portu gdyńskiego widać moment pewnego ustabilizowania się, którego źródłem m. in. była zgodna praca obu portów polskiego obszaru celnego Gdańska i Gdyni, oparta na zasadach układu polsko-gdańskiego. Stosunek obrotów towarowych z krajami zamorskiemi stanowi w r. 1934 — 98,2% ogólnych obrotów towarowych portu gdyńskiego.

Biorąc pod uwagę towarowe obroty zamorskie w r. 1934 w zestawieniu z r. 1933, należy tak po stronie przywozu jak i wywozu stwierdzić pewną równomierność wzrostu, co najplastyczniej wykażą poniższe zestawienia, obejmujące poszczególne ważniejsze towary w obu pozycjach.

A. Przywóz (w tonach).

	1934	1933
Ryż surowy	44.966	53.798
owoce świeże	24.993	25.525
owoce suszone	6.384	5.366
orzechy i migdały	763	2.449
korzenie	1.108	941
kawa	3.628	8.420
kakao	5.585	6.369
herbata	836	1.048
tytoń	5.893	4.945
napoje alkoholowe	645	207
śledzie	22.104	20.635
ryby	772	483
fosforyty	59.473	39.564
żużle Thomasa	40.909	44.997
jelita	1.030	476
tłuszcze zwierz. surowe	12.479	12.292
tran	1.489	1.228
skóry	30.782	16.630
nasiona oleiste różne	81.799	46.606
żywica	5.005	4.603
asfalt	1.721	1.845
kauczuk	7.976	3.755
wyroby gumowe	731	548
tłuszcze i oleje roślinne	3.340	1.531
garbniki	12.137	10.406
glinka farbiarska	43	309
rudy żelazne i mang.	26.551	32.334
piryty	67.037	43.026
sadze	592	1.241
oleje	1.406	1.285
farby	320	423
złom żelazny	314.093	320.809
miedź	9.317	6.975
cyna	200	143
cynk	165	21
metale różne	3.706	3.596
wyroby stal. i żelazne	3.712	2.081
masz., aparaty i części	2.274	1.281
samoch., motoc. i części	403	615
szmaty	6.623	3.258
celuloza	6.707	7.057
papa, tektura i papier	9.741	8.412
bawełna	81.929	77.733
wełna	18.335	15.370
juta	11.765	11.768
len, konopie, sisal i in.	1.232	1.210
różne	48.846	17.120
	991.545	870.704

Przeprowadzając analizę ważniejszych towarów po stronie przywozu podkreślić trzeba znaczny wzrost takich artykułów masowych, które ściślej zostały związane z portem gdyńskim i mają dla niego specjalne znaczenie. Należą do nich: nasiona i surowce oleiste, śledzie, ryby i konserwy rybne, fosforyty, kauczuk, tłuszcze i oleje roślinne, piryty, miedź, wyroby stalowe i żelazne, szmaty, papa, tektura i papier, wreszcie bawełna i wełna.

Wzrost importu nasion i surowców oleistych znajduje uzasadnienie w coraz większym rozwoju gdyńskich zakładów tłuszczowych i olejarskich „Union". W 1934 r. import ten wzrósł o ok. 75% w stosunku do 1933 r., osiągając rekordową dotychczas liczbę 81.799 t.

Dobrze również rozwijał się import śledzi, których w ub. r. przywieziono 22.104 t. W porównaniu z 1933 r. import ten wzrósł o 10%. Import śledzi z własnych połowów w 1934 r. wyniósł 2.674 t.

Poważny, bo przeszło 50%-owy wzrost wykazuje w 1934 r. przywóz fosforytów. Łączy to się z ożywieniem w krajowej produkcji superfosfatów, których zapasy były na wyczerpaniu.

Pojemność rynku polskiego na importowany kauczuk jest coraz większa. Wiąże się to z poprawą krajowego przemysłu gumowego, dla którego w 1934 r. importowano kauczuku o 100% więcej niż w 1933 r.

Odpowiednikiem zdolności ekspansywnej tego przemysłu jest prawie 4-krotny wzrost eksportu wyrobów gumowych w 1934 r. w porównaniu do 1933 r. Najpoważniejszymi odbiorcami tych artykułów w 1934 r. były Belgja i Holandja, a nawet Stany Zjedn. Am. P.

Przeszło 50%-owy wzrost importu pirytów wywołany został przedewszystkiem ożywieniem krajowych fabryk kwasu siarkowego.

W grupie metali importowanych najpoważniejszą rolę poczyna odgrywać w porcie gdyńskim przedewszystkiem miedź. Przeszło 50%-owy wzrost jej importu świadczyłby o poprawie przemysłów metalurgicznego, elektrotechnicznego i t. p.

Rozwój krajowego papiernictwa łączy się ze znacznym wzrostem importu szmat, których w 1934 r. przywieziono o przeszło 100% więcej niż w 1933 r. Natomiast wzrost importu papieru i tektury związany jest z tranzytem. W 90% jest to papier przeważnie gazetowy, importowany z Finlandji w celu dalszego reeksportu głównie do Egiptu i Palestyny.

Do surowców względnie niedawno pozyskanych dla portu, a które mimo to potrafiły się doskonale zaaklimatyzować, należą skóry i garbniki. Niemałą zasługą we wzroście importu szczególnie skór ma tu uznanie Gdyni jako punktu arbitrażowego dla skór. Odpowiednikiem tych poczynań jest ok. 100%-owy wzrost importu skór w 1934 r. oraz 2%-owy wzrost importu garbników.

Surowce włókiennicze, jak bawełna i wełna, wykazują również pewien wzrost w 1934 r. w porównaniu z 1933 r. Import bawełny w 1934 r. wyniósł 81.929 t. wobec 77.733 t. w 1933 r.

Organizacja handlu i przeładunku bawełny w porcie gdyńskim w 1934 r. doznała pewnych korzystniejszych zmian. Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni uruchomił z dniem 1.III. r. b. publiczny dom składowy dla bawełny i przystąpił do bardziej ożywionej akcji w finansowaniu tego importu przez Gdynię.

Wśród artykułów, które w ubiegłym roku wykazały pewien spadek, znajdują się w pierwszym rzędzie: ryż surowy, owoce świeże, kawa, kakao, herbata, żużle Thomasa, rudy żelazne i manganowe oraz złom żelazny.

Spadek importu ryżu surowego, którego przywieziono w r. 1934 — 44.966 t. wobec 53.798 t. w 1933 r., świadczyłby o pewnem obniżeniu się konsumcji ryżu nietylko na rynku krajowym, ale i w tych krajach, które dotychczas były naszymi odbiorcami, jak Rumunja, Czechosłowacja i t. p.

Pewien nieznaczny spadek owoców świeżych rekompensje wzrost importu owosów suszonych, których w ub. roku przywieziono 6.384 t. wobec 5.366 t. w 1933 r.

Poważną grupę w imporcie artykułów spożywczych stanowią: kawa, kakao, herbata i korzenie. Spadek importu kawy, kakao i herbaty, których przywieziono 10.049 t. wobec 15.837 t. w 1933 r. świadczyłby o pewnem zmniejszeniu się pojemności rynku wewnętrznego.

Zgodnie z inicjatywą Centrali Zakupu Złomu w grudniu ub. roku zapoczątkowano po raz pierwszy w porcie gdyńskim cięcie na złom starych statków. Nowa dziedzina pracy dała już w grudniu ub. r. przeszło 50 ton własnego złomu. Import złomu w ub. r. wyniósł 314.093 t. wobec 320.809 t. w 1933 r.

Z surowców mineralnych zasługuje na uwagę import rud żelaznych i manganowych, których nieznaczny spadek rekompensuje wzrost importu rud różnych. Duży wzrost wykazuje również import żywicy, tytoniu, jelit i korzeni. Niemal bez zmian pozostaje import juty, lnu, konopi, sizalu i innych wł:kien roślinnych.

Inaczej nieco przedstawia się eksport.

B. Eksport (w tonach).

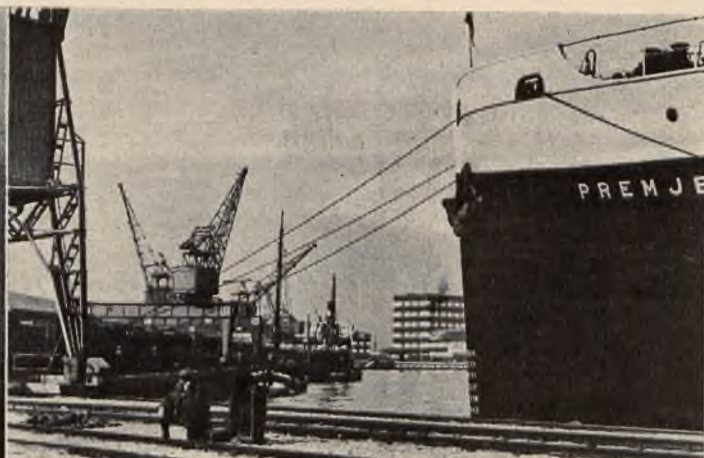
	Rok 1934	Rok 1933
żyto	1.111	—
ryż wyłuszczony	2.261	2.680
mąka	940	194
mąka ryżowa i past.	6.548	6.743
ziemniaki	2.434	1.163
warzywa	1.290	742
cukier	101.282	93.871
napoje alkoholowe	183	280
sól	2.477	3.713
bekony	23.939	38.265
wędliny	2.803	4.490
ptactwo bite	1.660	1.149
masło	2.740	27
jaja	16.464	12.442
makuchy	23.809	17.176
melasa	8.730	12
mączka kostna	—	1.077
tłuszcze zwierz. surowe	192	240
skóry	441	668
deski i łaty	193.099	238.801
bałe i słupy	4.698	12.400
wyroby z drzewa	5.120	1.169
klepki	894	889
dykty	6.596	3.073
meble gięte	2.849	1.403
wyroby koszykarskie	364	242
nasiona	1.776	936
cement	5.198	2.404
węgiel eksportowy	5.160.169	4.427.274
węgiel bunkrowy	208.692	180.867
koks	194.117	57.284
wyroby gumowe	523	138
nawozy azotowe	21.659	23.804
sół potasowa	5.276	7.908
soda	8.106	2.994
karbid	1.414	1.164
biel cynkowa	2.079	1.109
szyny kolejowe	47.721	26.012
rury żeliwne	7.471	1.737
wyroby żel. i metal.	25.833	3.294
metale różne	18.186	2.095
cynk	9.395	10.929
blacha cynkowa	4.223	1.355
ruda manganowa	4.798	1.846
celuloza	6.720	3.542
papa, tektura i papier	14.103	10.039
bawełna	826	490
materjały i wyr. włókn.	5.435	2.994
książki i broszury	116	79
materjały pędne	6	10.180
różne	33.624	11.779
Razem:	6.200.368	5.235.162

Eksport w 1934 r. podobnie, jak i import cechuje pewna niejednolitość wzrostu w porównaniu z 1933 r. Eksport w ubiegłym roku wzrósł o 18,5%.

Największy wzrost wykazują wytwory pochodzenia mineralnego, jak eksportowy węgiel bunkrowy i koks. W grupie tej najpoważniejszy wzrost wykazuje koks. Wywieziono go w ub. roku przeszło 3 razy więcej niż w 1933 r. (194.117 t. w 1934 r. wobec 57.284 t. w 1933 r.). Na liście najpoważniejszych odbiorców koksu w 1934 r. figuruje Szwecja (101.272 t) oraz Włochy (61.414 t). Eksport koksu do samej Szwecji powiększył się bezmała 5-cio krotnie.

Ilościowo, najpoważniejszy artykuł naszego eksportu, węgiel eks-





Ruch w porcie

portowy wykazuje w 1934 r. 16,6%-owy wzrost w porównaniu do 1933 r. Wywieziono go bowiem 5.160.169 t w 1934 r. wobec 4.427.274 t w 1933 r. Poważnie wzrósł również eksport węgla bunkrowego, który powiększył się o 15,3% w porównaniu z 1933 r.

Z produktów hutniczych poważny wzrost wykazał eksport szyn kolejowych (47.221 t wobec 26.012 t w 1933 r.), rur żeliwnych (7.471 t wobec 1.737 t w 1933 r.), wyrobów żelaznych i stalowych (25.833 t wobec 3.294 t w 1933 r.) oraz metali różnych, prawie że 9-cio krotny wzrost (18.186 t wobec 2.095 t w 1933 r.). Podkreślić należy stale wzrastający eksport żelaza surowego i handlowego (metale różne) na Daleki Wschód.

Nastąpiło pewne zwiększenie eksportu blachy cynkowej kosztem cynku.

Wspaniale rozwija się eksport produktów przemysłu drzewnego, zwłaszcza wyrobów z drzewa, dykty oraz mebli giętych. Niemal wszystkie pozycje tych produktów dały wyniki rekordowe. Ekspansja handlowa polskiej dykty, fornierów czy też mebli giętych objęła ostatnio niemal wszystkie części świata. Poważnie wzrósł tu szczególnie eksport wyrobów z drzewa. 5.120 t (1.169 t w 1933 r.), dykty — 6.596 t. (3.073 t w 1933 r.) oraz mebli giętych — 2.849 t (1.403 t w 1933 r.). Poważnie przedstawia się również eksport jednego z najwcześniejszych artykułów polskiej wytwórczości, jakim jest cement. Wyeksportowano go w 1934 r. 5.198 t wobec 2.404 t w 1933 r.

Z grupy artykułów spożywczych wykazały wzrost eksportu: cukier (ok. 8%), ziemniaki (ok. 100%), warzywa (ok. 97%), ptactwo bite (ok. 45%) jaja (ok. 30%), oraz makuchy (ok. 40%).

Podkreślić należy ukazanie się w eksporcie w Gdyni w ub. roku po raz pierwszy od 1932 r. ładunku żyta (1.111 t) oraz wywiezienie rekordowej ilości masła (2.720 t) do Anglji. Usprawnienie techniki eksportu tych produktów spożywczych szło w parze ze wzmożeniem się jego ekspansji.

Do artykułów, których eksport w ub. roku wykazał spadek należą w grupie artykułów spożywczych: ryż wyłuszczony, mąka ryżowa i pastewna, napoje alkoholowe, sól, bekony i wędliny. Spadek ryżu wyłuszczonego i jego przetworów ma swoje źródło we wspomnianem już osłabieniu konsumcji i ograniczeniach- reglamentacyjnych krajów odbiorczych. Poważny, bo przeszło 60%-owy spadek eksportu bekonów do Anglji musi zwrócić baczniejszą uwagę zainteresowanych.

Inaczej nieco przedstawia się sprawa eksportu drzewa tartego oraz bali i słupów telegraficznych. Wysoka konjunktura na drzewo na rynku angielskim nie wpłynęła wcale na wzrost eksportu drzewa przez port gdyński. Eksport drzewa tartego w 1934 r. w porównaniu do 1933 r. wykazał spadek, wynoszący ok. 19% oraz bali i słupów ok. 39%. Przyczyny tego tkwią przedewszystkiem w braku odpowiednich terenów, przystosowanych do przeładunku drzewa w Gdyni oraz premjowanie przez Senat W. M. Gdańska przeładunków drzewa w porcie gdańskim.

Wobec rozpoczęcia przez „Paged" eksploatacji własnego portu drzewnego pod Oksywiem rok 1935 winien przynieść pewne korzystne zmiany w eksporcie drzewa przez port gdyński.

Z produktów chemicznych w roku 1935 wykazały spadek: nawozy azotowe i sól potasowa. Podkreślić natomiast należy prawie 3-krotny wzrost eksportu sody oraz prawie dwukrotny bieli cynkowej.

Z produktów papierniczych poważnie wzrósł eksport celulozy i papieru. W przeważnej mierze jest to papier i celuloza tranzytowa pochodzenia fińskiego. Wywieziono celulozy w 1934 r. 6.720 t wobec 3.542 t w 1933 r. oraz papy tektury i papieru — 14.103 t wobec 10.039 t w 1933 r.

Pozostałe pozycje towarowe eksportu utrzymują się na poziomie 1933 r. Rok 1934 w zamorskich obrotach portu gdyńskiego nietylko ustabilizował dotychczasowe wyniki pracy portu, ale potrafił pozyskać i wzmóc ekspansję szeregu wysokowartościowych ładunków — tak po stronie importu jak i eksportu.

Obroty przybrzeżne oraz obroty z wnętrzem kraju drogą wodną, związane są już dziś nierozłącznie z portem gdyńskim. Wykazują one w 1934 roku poważny wzrost. Obroty te w ub. roku wyniosły łącznie 128.057 t wobec 101.870 t, a więc wzrost 25,7%. Ilościową przewagę ma tu nadal import, który w ub. roku wyniósł 77.807 t wobec 64.728 t w 1933 r. (wzrost 20,2%). Wywóz natomiast osiągnął 50.250 t wobec 37.142 t w 1933 r. (wzrost 35,2%).

Najpoważniejszą grupę stanowią tu obroty z wnętrzem kraju drogą wodną, które wyniosły w ub. roku 116.472 t wobec 89.432 t w 1933 r. Przywóz osiągnął 73.434 t (w 1933 r. 61.728 t), wywóz natomiast 43.038 t (w 1933 r. — 27.704 t). Jako główne artykuły przywozu z wnętrza kraju drogą wodną via Tczew i Gdańsk występują tu nadal cukier (61.619 t wobec 58.299 t w 1933 r.), soda 5.598 t wobec 2.202 t w 1933 r.), oraz mąka (2.463 t wobec 191 t w 1933 r. Z drobniejszych pozycji przywozu wymienić należy tu: napoje alkoholowe, wyroby żelazne i stalowe, warzywa, nasiona różne, tkaniny, papier i t. d. Na przywozie natomiast najpoważniejszymi artykułami są przedewszystkiem: ryż wyłuszczony z gdyńskiej „Łuszczarni" (9.366 t wobec 9.470 t w 1933 r.), tłuszcze zwierzęce surowe (5.822 t wobec 5.354 t w 1933 r.), tłuszcze i oleje roślinne 3.357 t wobec 956 t w 1933 r., skóry 3.236 t wobec 1.498 t w 1933 r.), owoce świeże i suszone (3.940 t wobec 794 t w 1933 r.) oraz miedź (2.532 t wobec 1.693 t w 1933 r.). Z pozostałych pozycji wywozu bardziej godnemi uwagi są: garbniki (1.961 t), nasiona oleiste (1.282 t), kauczuk (1.160 t), żywica (1.739 t), kakao (1.312 t), śledzie, artykuły kolonjalne, przetwory chemiczne, wełna, bawełna, oleje, metale różne i t. d.

Obroty przybrzeżne między Gdynią a W. M. Gdańskiem wyniosły w ub. roku 11.585 t wobec 12.437 t w 1933 r. Na przywóz przypada tu 4.373 t (w r. 1933 — 3.001 t), na wywóz zaś 7.212 t (w 1933 r. — 9.436 t).

Nieznaczny spadek w obrotach przybrzeżnych wywołany został dzięki dość poważnemu obniżeniu się importu oraz, nieco mniejszemu, eksportu. Najpoważniejszą pozycją przywozu są przedewszystkiem wprowadzone po raz pierwszy do zestawień obrotów przybrzeżnych w 1934 r. ryby z połowów własnych, które wyniosły 3.451 t. Pozatem figurują tu: nasiona oleiste, artykuły kolonjalne, przetwory chemiczne, wyroby z drzewa, żywica i t. d. Na wywozie w obrotach przybrzeżnych najpoważniejszą rolę odgrywają przedewszystkiem ryż wyłuszczony (4.926 t wobec 2.299 w t w 1933 r.) oraz śledzie (1.105 t wobec 215 t w 1933 r.). Z mniejszych pozycji występują tu: warzywa, artykuły kolonjalne, tłuszcze zwierzęce sur., przetwory chemiczne, skóry i t. d.

Wzrostowi obrotów towarowych portu gdyńskiego towarzyszył związany z nim wzrost ruchu statków. Stan ten w r. 1934 ilustruje należycie załączona tabela Nr. 1.

Ogólny obrót ruchu okrętowego w 1934 r. wyniósł 9.189 statków o pojemności 8.295.706 nrt. wobec 8.692 statków o pojemności 6.826.715 nrt. W porównaniu z 1933 r. roku ubiegły wykazał wzrost ilości statków o 5,6% oraz pojemności o 21,3%. Przyszło bowiem w ub. r. 4.592 statki o pojemności 4.142.142 nrt. (w r. 1933 — 4.355 statków o pojemności 3.425.660 nrt.), wyszło zaś 4.597 statków o pojemności 3.401.055 nrt.). Wzrosła również praca statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem w ub. r. 1.894 statków z ładunkiem (w 1933 r. — 1.892), wyszło zaś 3.682 statki z ładunkiem (w 1933 r. — 3.414).

Ruch statków w 1934 r.

	Przyszło statków			Wyszło statków			Suma rubryk 3 i 6	%	Kolejność miejsc
	Ogółem	w tem z ładunk.	o ogólnej pojemności NRT	Ogółem	w tem z ładunk.	o ogólnej pojemności NRT			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Polska	444	217	470.610	452	400	479.253	949.863	11,46	3
W. M. Gdańsk	31	9	24.408	33	26	28.400	52.808	0,64	15
Anglja	213	51	346.617	212	178	347.856	694.473	8,37	5
Austrja	1	—	134	1	1	134	268	0,01	25
Czechosłowacja	20	19	4.420	20	19	4.420	8.840	0,11	23
Danja	623	256	428.788	614	513	426.461	855.249	10,30	4
Estonja	95	23	44.389	91	80	44.198	88.587	1,07	13
Finlandja	178	58	219.563	176	146	214.901	434.464	5,23	9
Francja	14	12	27.380	14	8	27.380	54.760	0,66	14
Grecja	65	1	164.178	66	65	167.133	331.311	3,99	10
Holandja	123	97	81.506	125	88	81.209	162.715	1,96	11
Japonja	2	—	7.697	2	2	7.697	15.394	0,19	19
Jugosławja	2	—	7.646	2	2	7.646	15.292	0,18	20
Kanada	1	—	3.282	1	—	3.415	6.697	0,08	24
Litwa	12	5	6.082	11	4	5.691	11.773	0,14	22
Łotwa	53	13	49.483	53	44	50.403	99.886	1,21	12
Niemcy	808	442	504 529	805	515	503.615	1.008.144	12,15	2
Norwegja	421	226	335.302	424	298	335.937	671.239	8,09	6
Panama	5	—	9.507	5	5	9.507	19.014	0,23	18
Rumunja	7	—	17.004	5	5	12.184	29.188	0,35	17
Stany Zj. A. P.	79	38	250.177	79	46	250.177	500.354	6,03	7
Szwecja	1310	410	894.648	1322	1159	900.087	1.794.735	21,64	1
Węgry	3	—	7.558	3	3	7.558	15.116	0,18	21
Włochy	74	9	220.434	74	74	223.471	443.905	5,35	8
Z. S. R. R.	8	8	16.800	7	1	14.831	31.631	0,38	16
Razem	4592	1894	4.142.142	4597	3682	4.153.564	8.295.706	100%	—

Średni tonaż statku zawijającego do portu gdyńskiego z 785,4 nrt. w 1933 r. podniósł się do 903,1 nrt. w 1934 r. Jak z tego wynika Gdynia dzięki ciągle zwiększającej się średniej tonażu zawijających statków coraz bardziej staje się portem ogólno światowym, stoi to w ścisłym związku z ekspansją naszego handlu morskiego, docierającego coraz bardziej na odległe rynki światowe.

Kolejność bander w 1934 r. ukształtowała się następująco: — I-sze miejsce zajęła Szwecja, 2-gie Niemcy, 3-cie Polska, 4-te Danja, 5-te Anglja, 6-te Norwegja, 7-me Stany Zjedn. A. P., 8-me Włochy, 9-te Finlandja, 10-te Grecja, 11-te Holandja, 12-te Łotwa i t. d. wykazując pewne niekorzystne przegrupowanie w porównaniu z 1933 r. dla Polski, która z 2-go miejsca (w 1933 r.) zajęła obecnie (1934 r.) 3-cie na korzyść Niemiec. Norwegja z 5-go miejsca (w 1933 r.) przesunęła się obecnie na 6-te na korzyść Anglji, która z 7-go miejsca (w 1933 r.) zajęła obecnie 5-te. Stany Zjedn. Am. P. z 6-go miejsca (w 1933 r.) przesunęły się obecnie na 7-me. Włochy z 13-go miejsca (w 1933 r.) zajęły obecnie 8-me. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 25 państw wobec 26 w 1933 r. wśród nich rzadko zawijające do portu gdyńskiego bandery Japonji i Austrji.

Ruch pasażerów w 1934 r. szczegółowo ilustruje następująca tabela:

Ruch pasażerski w roku 1934.

	Przyjechało	Wyjechało	Ogółem
Algerja	2	—	2
Anglja	516	2.086	2.602
Argentyna	24	2	26
Brazylja	3	1	4
Belgja	419	—	419
Danja	2.099	1.767	3.866
Estonja	15	16	31
Francja	462	461	923
Finlandja	290	359	649
Holandja	463	12	475
Irlandja	—	2	2
Islandja	—	345	345
Liberja	—	4	4
Litwa	6	10	16
Łotwa	—	134	134
Norwegja	348	2	350
Niemcy	17	5	22
Palestyna	—	2	2
Portugalja	2	413	415
Stany Zjedn.	2.600	2.231	4.831
Szwecja	1.854	1.148	3.002
Z. S. R. R.	78	178	256
via W. M. Gdańsk	5	11	16
Razem:	9.203	9.189	18.392

W porównaniu z 1933 r. ruch pasażerski w ub. roku osłabł. Przyjechało bowiem w ub. roku 9.203 pasażerów wobec 10.638 w 1933 r., wyjechało zaś 9.189 pasażerów wobec 9.998 w 1933 r. Ogółem ruch pasażerski wyniósł w 1934 r. 18.392 osób wobec 20.636 w 1933 r. Spadek ten wywołany został głównie dzięki zmniejszeniu się obrotu pasażerskiego ze Stanami Zjedn. Am. P., który wyniósł w ub. roku 4.831 osób wobec 5.944 w 1933 r.

Ruch turystyczno pasażerski, o ile chodzi o ruch zamorski, ciągle jeszcze jest słaby, chociaż przez rozbudowanie dworca morskiego ma on obecnie znacznie lepsze warunki.

Ilość regularnych linji w roku 1934 wynosiła 42 w porównaniu do 39 linji w roku 1933.

Dwa dukaty Polski

Mgr. Pr. F. SOKÓŁ
Komisarz Rządu w Gdyni

A konferencji gospodarczej w dniu 27 stycznia r. b. w Gdyńskim Oddziale Banku Gospodarstwa Krajowego Pan Minister Kwiatkowski powiedział m. in., że biedna i obdarta wstępowała Polska w okres niepodległości, mając zaledwie 2 dukaty, a dukatami temi był Górny Śląsk i Pomorze i nawoływał gorąco czcigodny Twórca i entuzjasta Gdyni, byśmy bronili tych dukatów — podstawy i rękojmi naszej samodzielności gospodarczej.

Głęboki oddźwięk znalazły te słowa w naszych duszach — rozumiemy i czujemy je tak, jak je rozumie i czuje sam znakomity działacz, a dowodem tego jest to, że przysporzyliśmy im skwapliwie niejeden grosz.

Widomemi znakami tego przysporzenia jest odbudowa i rozbudowa na Górnym Śląsku, na Pomorzu zaś — stworzenie w Gdyni pierwszego portu morskiego Rzeczypospolitej, który w rozwoju swym kroczy w butach siedmiomilowych, prześcigając najstarsze i największe porty Bałtyku i dopędzając największe porty Europy.

Święcąc tu w Gdyni piętnastą

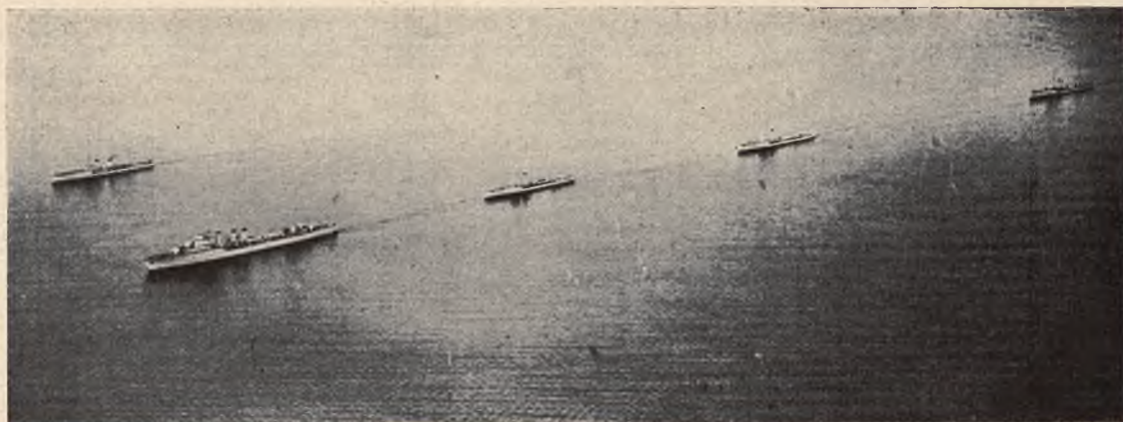
rocznicę odzyskania Morza, nie potrzebuje się wstydzić Prastara Ziemia Polska, żeśmy w przeszłości zaniedbali dobro największe, jakie nam ofiarowała — Morze. Pracę niespełnioną przez wieki, odrobiliśmy w ciągu lat kilkunastu. Zubożali w niewoli, zniszczeni przez wojnę, mając tysiące piekących potrzeb niezaspokojonych, stworzyliśmy port, wyposażyliśmy go w najnowszy sprzęt, zbudowaliśmy przy nim miasto nowoczesne, dźwignęliśmy od nowa naszą Marynarkę Wojenną i Flotę Handlową.

Teraz, może być dumna Ziemia Pomorska, bo najcenniejszy Jej skrawek, Jej klejnot — Wybrzeże Morskie, którego przez cały czas dziejów z nielicznemi zaledwie wyjątkami nie dostrzegały dziesiątki pokoleń, — raptem zajaśniał, zabłysnął i przykuł oczy wszystkich Polaków. Co leżało lat tyle niezauważone, co żadnej prawie nie miało wagi w historji naszej, — nagle stało się symbolem, drogowskazem, hasłem i zapowiedzią.

Naród stanął nad brzegiem morskim i jakby ujrzał w lśniącej tafli tego morza swoje odbicie. Ujrzał i przekonał się, że jest krzepki i świeży, dorodny i postawny. I jeżeli w pierwszych trudnych latach odbudowy państwowości wątpił czasem w siebie, to od chwili gdy stanął twarz w twarz z morzem, to stanowczo i raz na zawsze przestał wierzyć w bajkę, rozmyślnie a chytrze szeptaną mu z boków, że jest ułomny i słaby, potrzebujący oparcia i opieki. Umocnił się w wierze, co drzemała w nim przez wieków półtora, a zbudził ją Człowiek — Błyskawica, któremu imię — Józef Piłsudski.

I niema najmniejszej obawy, by teraz Lud Polski pozwolił sobie odebrać należny mu słusznie dukat wraz z krwawicą własnego, choć krótkiego lecz jakże wartościowego, dorobku. Wybrzeże Polskie tylko do Polski należeć może.

Oddana Ojczyźnie ludność tej ziemi, a w szczególności Ludność Kaszubska, która stała zawsze niezłomnie na straży polskości naszego Wybrzeża Morskiego zwróciła je, jako polskie, Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.



Torpedowce w szyku torowym

EUGENJUSZ SOLSKI
komandor porucznik dypl.

Marynarka wojenna w piętnastolecie odzyskania dostępu do morza

DNIA 10 lutego 1935 r. w rocznicę 15-lecia objęcia przez Odrodzoną Polskę wybrzeża morskiego i dorocznego święta Marynarki Wojennej otrzymało miasto Gdynia od Italskiego miasta Littoria puhar, na cokole którego najmłodsze miasto Italji wyryło następujące słowa:

„Littoria — Gdynia
Tysiącletni onyks z góry Circeo
Z symbolem żyzności
Zwróconej mojej ziemi przez faszyzm
Niech Ci powie, o Gdynio,
Że wiara Narodów i genjalność wodzów
Zawsze osiągają zamierzone cele“.

„Wiara narodów i genjalność wodzów zawsze osiągają zamierzone cele“ — wyrazy godne utrwalenia po wieczne czasy w herbie najmłodszego miasta Polski i najcenniejszej perły skarbów Odrodzonej Rzeczypospolitej.

Motto, które niewątpliwie znajdzie swoje miejsce w godle miasta Gdyni, złączy ją na symbolicznej tarczy z Marynarką Wojenną i Handlową, tak ciasno związanych z powstaniem i rozwojem Gdyni. Te trzy materjalne dowody niezłomnej woli Wodza i Narodu Polskiego, utrzymanie i utrwalenie pełnej i integralnej Niepodległości Państwa, powstały wszystkie z jednego źródła woli i wiary. Początkiem ich był Dekret Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego „Z dniem 28 listopada 1918 r. nakazuję utworzyć marynarkę polską“. Krótko i dobitnie brzmi ten doniosły dekret.

Akt wiary, że Polska, nieposiadająca wtedy jeszcze dostępu do morza — będzie go miała, akt woli, którego brakło u kierowników Najjaśniejszej Rzeczypospolitej przedrozbiorowej na całej przestrzeni Jej bogatej w wydarzenia historji.

Historyczny dekret Naczelnika Państwa stal się źródłem powstania Polskiej Marynarki Wojennej, podstawą decyzji budowy Gdyni i w naturalnym rozwoju wypadków — początkiem akcji ku stworzeniu marynarki handlowej. Więc łączy nas morze, na którem pracujemy każdy w swojej dziedzinie i łączy nas wspólne źródło powstania i rozwoju.

Dekret już przed realnym faktem objęcia wybrzeża przez Polskę w dniu 10 lutego 1920 roku, stworzył podstawy do rozpoczęcia realizacji najważniejszego postulatu Niezależności Polski, Jej wolnego korzystania z łączności ze światem przez morze. Historja powstania i rozwoju Marynarki Wojennej od chwili wydania dekretu do roku 1924, była ściśle i bezpośrednio związaną z powstaniem Gdyni i polskiej marynarki handlowej. Departament Spraw Morskich do roku 1924 był jedynym organem w Polsce, który skupiał w sobie pracę i przewidywania w dziedzinie morskiej pod każdym względem. A więc wybór miejsca dla polskiego portu morskiego, decyzję rozpoczęcia budowy portu w Gdyni, administrację



Eugenjusz Solski komandor porucznik dypl.

urządzeń morskich na wybrzeżu, jednem słowem wszystko, co dotyczyło morza, miało swój początek w pracach Departamentu Morskiego.

Tu na wybrzeżu Marynarka Wojenna była pierwszym gospodarzem, pierwszą władzą, a co za tem idzie — pierwszym reprezentantem wobec ludności wybrzeża Odrodzonej Polski. Departament Spraw Morskich był pierwszym organem państwowym, z którego wyłoniły się następnie wszystkie władze i urzędy tak marynarki wojennej jak i handlowej, obecnie istniejące.

Po nieudałych próbach króla Zygmunta - Augusta, po zwycięstwie Oliwskiem i wysiłkach Władysława IV., przystąpiła nareszcie Polska do realnych kroków utrwalenia swego stanu posiadania nad Bałtykiem. Przystąpiła nie mając nic oprócz wiary i woli. Przystąpiła nie otrzymawszy w spadku ani historji, ani tradycji i doświadczeń ani pokoleń wychowanych na morzu. Przystąpiliśmy do tworzenia floty wojennej z niczego, jak podkreśla to prasa obca z okazji 15-lecia objęcia wybrzeża. Rozpoczęliśmy pracę podczas ciężkich walk kraju o swe granice lądowe.

Pomijając sprawy rozwoju marynarki handlowej, które potoczyły się w miarę rozwoju idei morskiej swoim odrębnym torem z chwilą wydzielenia dziedziny marynarki handlowej z Departamentu Spraw Morskich i utworzenia dla tych spraw specjalnego departamentu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, — możemy stwierdzić, że marynarka wojenna w ciągu ubiegłych 15-tu lat przeszła drogę od zera do posiadania zwartego zorganizowanego organizmu wojskowego i jądra floty nowoczesnej, złożonego z nowoczesnych okrętów bojowych, najlepszych swego typu na Bałtyku. Przez stworzenie marynarki wojennej Polska zadokumentowała, że chce być panem swych poczynań na morzu. W roku 1920 stanął nad Bałtykiem bataljon marynarzy, w roku 1935 na Bałtyku posiada Polska zorganizowaną Marynarkę Wojenną z wyrobionym typem polskiego oficera marynarki wojennej, polskiego podoficera i polskiego marynarza. 15-letnią żmudną pracą marynarka wojenna doszła do stworzenia zasadniczych podstaw swego istnienia i możliwości dalszego rozwoju. W dziedzinie ustawodawczej szereg ustaw i rozporządzeń władz naczelnych tworzy podstawy prawne dla istnienia, tworzenia i pracy personelu marynarki wojennej: jak naprzykład Ustawa o podstawowych obowiązkach i prawach oficerów polskiej marynarki wojennej, Rozporządzenie Pana Prezydenta R. P. o służbie wojskowej podoficerów i szerowców marynarki wojennej, statuty organizacyjne władz i dowództw marynarki wojennej na wszystkich szczeblach i wreszcie regulamin i przepisy, normujące ściśle poszczególne dziedziny służby i pracy oddziałów marynarki wojennej. W ciągu ubiegłych 15 lat stworzyła marynarka wojenna własna szkolnictwo i wyszkoliła nowe pokolenie oficerów marynarki wojennej, podoficerów i szeregowców we wszystkich specjalnościach służby morskiej. Własne programy, własne metody nauczania, własne słownictwo morskie oto dorobek w tej dziedzinie marynarki wojennej. Obecnie możemy się szczycić tem, że już inne państwa czynią starania wyszkolenia swoich oficerów w szkołach i na metodach naszych.

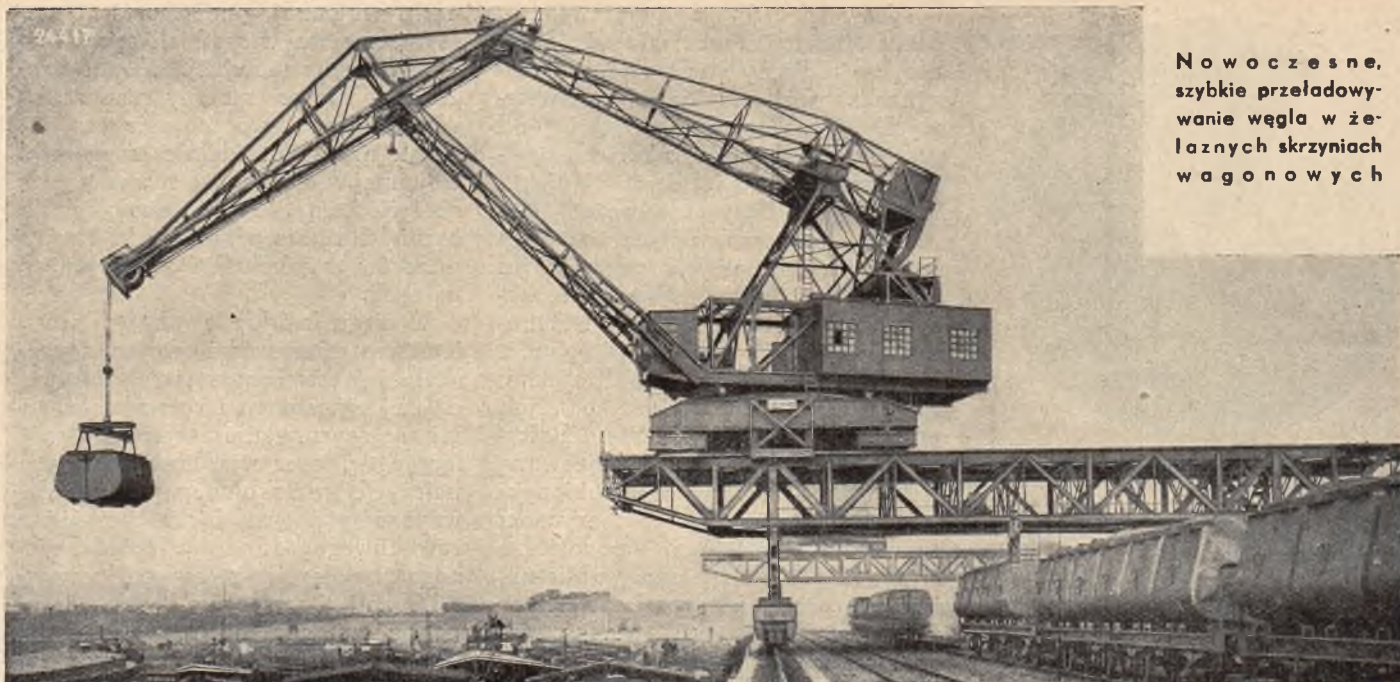
W ciągu krótkiego okresu swego istnienia marynarka wojenna uzyskała już trwałe podstawy do swej dalszej egzystencji i rozwoju, któremi są: zrozumienie i sympatja społeczeństwa oraz wyrobienie fachowe należycie wyszkolonego i zamiłowanego w swym fachu personelu zawodowego. 15 lat naszego czynnego współżycia z morzem uwypukliło rolę i znaczenie, jakie marynarka wojenna posiada dla życia kraju i dopiero dzisiaj zaczyna rozumieć i odczuwać całe społeczeństwo to, co przewidział w roku 1918 Naczelnik Państwa, podpisując dekret o utworzeniu marynarki wojennej. Społeczeństwo polskie a w szczególności ludność wybrzeża, już miały szereg sposobności zauważyć w czasie pokojowym, że stworzenie marynarki wojennej przyczyniło się w pełnej mierze w ugruntowaniu naszej Niepodległości i uzyskaniu samodzielności w poczynaniu na zewnątrz. Posiadanie własnej floty wojennej świadczy o tem, że jesteśmy panami własnego wybrzeża, jak również naszych poczynań morskich. Brak tego stwierdzenia odczuwała dotkliwie Polska przedrozbiorowa tak w dziedzinie polityki zagranicznej jak i w dziedzinie ekonomji narodowej.

Czy złożyłeś ofiarę na Fundusz Obrony Morskiej?

Konto F.O.M. w P.K.O. Nr. 30680.



O. R. P. „Krakowiak" — Całą naprzód!



Nowoczesne, szybkie przeładowywanie węgla w żelaznych skrzyniach wagonowych





Przeładowywanie węgla i koksu z wbudowanymi sitami i sortownią





Pokój w cieniu dział... Po przyjacielskiej wizycie, wojenny okręt sowiecki opuszcza Gdynię. Na pierwszym planie działo O. R. P. „Burza"

Inż. JULJAN GINSBERT

Nieco polityki morskiej

Początek rozbudowy polskiej marynarki wojennej jest najlepszą rękojmią rozwoju mocarstwowego państwa i kwitnącej pomyślności narodu.

Józef Piłsudski.



PIĘTNAŚCIE lat pracy na polskim brzegu, a dziesięć na polskiem morzu, to dorobek narodu tem więcej imponujący, że własnemi osiągnięty siłami, nie oparty na żadnych tradycjach, a dokonany w chwili trudnej, kiedy jednocześnie trzeba było kłaść podwaliny odrodzonego państwa polskiego.

Nie powtarzamy cyfr. Są wymowne, ale znane. Więcej od ich wymowy znaczy jeden rzut oka na Gdynię. Na plątaninę torów kolejowych, na długie szeregi magazynów, doków, dźwigów, żórawi, fabryk, na kilometry kanałów i nadbrzeży, do których tulą się statki z całego świata przybyłe, na wielkie miasto, z piasku, jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej wyrosłe, na własne, pod banderą Białego Orła pływające, okręty, na całe to, tętniące życiem i pracą, zbiorowisko jakiem jest ten port, w którym bije puls narodu. Gdynia to brama na świat, podstawa istnienia i dobrobytu całego kraju...

Piętnaście lat mija od chwili kiedy w ubogim, rybackim Pucku zaślubiny Polski z morzem nastąpiły. Wątpiono wówczas, wątpiono jeszcze dziesięć, a nawet osiem i siedem lat temu, czy wogóle do czynu morskiego będziemy zdolni, czy potrafimy nad tym morzem czegoś dokonać, a potem na morze to wyjść.

Ale żelazna wola, twórczy wysiłek, niezmącona wiara, szeroka wiedza i przewidująca mądrość pionierów morza, z ministrem Kwiatkowskim na czele, ale usilna praca polskich inżynierów i robotników, ale sympatja całego społeczeństwa, ale — co tu mówić — konieczność życiowa, sprawiły, że dzieło to, niezbędne a wiekopomne, w rekordowym stanęło czasie. Dziś po latach piętnastu Polska mocną stopą stoi nad Bałtykiem, a powoli i na morze wychodzić zaczyna. Jeszcze lat kilka takiej pracy, a nie będzie żadnej różnicy między Pomorzaninem a Bretończykiem czy Walijczykiem, między Polską a którymkolwiek krajem, zdawna swój dostęp na morze eksploatującym. Boć przecież nie o długość brzegu tu chodzi, a o stopień wysiłku i pracy tej dla kraju znaczenie.

Zrobiliśmy tedy w Gdyni dużo. Pozostaje nam jeszcze bardzo dużo do zrobienia, — jak to zaznaczył minister Przemysłu i Handlu p. Floyar Rajchman. Bo z jednej strony stawiamy *na morzu* dopiero pierwsze kroki, operując głównie na własnym brzegu, zamiast na dalekich lądach i wodach. Z drugiej zaś naród nie pomyślał dotychczas poważnie o zabezpieczeniu swojej, cudem zdobytej, a takim mozołem utrwalonej wolności morskiej.

Stare przysłowie powiada, że handel idzie za banderą. Należy jednak dodać, że głównie za banderą... wojenną. Ona to toruje drogę banderze handlowej, ona zmusza do respektu, nadaje należytą powagę wszelkim poczynaniom ekonomicznym, ona to z nieśmiałych, zahukanych, żyjących w nędzy emigrantów czyni świadomych, pewnych siebie i z pożytkiem dla własnego kraju pracujących obywateli.

„Dzięki stworzeniu floty wojennej ludności Niemiec wzrosła odrazu o kilka miljonów, — pisał swego czasu von Caprivi. — Albowiem poczuli się odrazu Niemcami wszyscy ci wychodźcy, których dotychczas luźne tylko nici wiązały z macierzą...".

Polska emigracja liczy też kilka miljonów ludzi. Mimo wysiłków i ona luźno jest tylko z macierzą związana. I ona stanowi na obczyźnie klasę naogół upośledzoną, spauperyzowaną. Nie ulega żadnej wątpliwości, że w oparciu o banderę państwową, reprezentowaną na szerokich wodach zagranicznych przez polskie okręty wojenne — czy to przybywające w odwiedziny do państw zaprzyjaźnionych, czy też w obronie interesów własnych obywateli — emigracja ta przeszłaby tę samą ewolucję co niemiecka. Stałaby się jednym więcej filarem potęgi państwa, a źródłem dobrobytu całego kraju.

Marynarka wojenna — ten niezaprzeczenie najwidoczniejszy czynnik siły i suwerenności — jest bowiem także źródłem korzystnych przymierzy i dobrobytu narodowe-



Inż. Juljan Ginsbert

go. Nietylko broni w czasie wojny, nietylko jest hamulcem wrogich zakusów i wojnie nieraz zapobiec może, nietylko jest doskonałym środkiem do walki z bezrobociem (budowa okrętów w kraju, znaczne zapotrzebowanie materjałów konsumcyjnych i konserwacyjnych), ale właśnie w czasie pokoju współpracować może aktywnie nad rozwojem kulturalnym i gospodarczym. Kupiec, przemysłowiec czy armator — spokojnie wieść będą swoje interesy pod strażą dział okrętowych, ufni w trwałość swych poczynań i ich skuteczność. Od niej też zależy aby pojęcie wolności morskiej nie było fikcją, efemerydą, jaką staje się zawsze dostęp na morze bez jednoczesnego na niem panowania. Nie chodzi o jakąkolwiek politykę agresywną czy imperjalistyczną. Nie, — tu chodzi tylko o bezpieczeństwo całego kraju i interes narodu.

Utarło się mniemanie, że flota wojenna służy do obrony marynarki handlowej. Już gdyby tak było, powinniśmy o rozwój pierwszej równolegle do powiększenia się drugiej czujnie zabiegać, nie żałować pieniędzy i wysiłku. Ale rola marynarki wojennej jest stokroć większa. Nie broni ona tylko samego brzegu, portów i statków handlowych, lecz na równi z wojskiem broni całego kraju. Odcinek morski, mimo tego, że krótki, ma dla nas conajmniej taką samą wartość polityczną i gospodarczą, jak długie granice lądowe.

Zadaniem marynarki wojennej jest pracować nietylko w czasie wojny, ale właśnie i w czasie pokoju. Odcinek morski to dla niej także nie brzeg tylko, ale świat cały... Brzeg bowiem to jedynie podstawa działania. Na morzu niema granic, niema przeszkód. Dowiodła tego nasza młoda marynarka wojenna przerzucając mosty przyjaźni i wzajemnego zainteresowania nietylko poprzez Bałtyk i morze Północne, ale nawet przez Atlantyk. Przerzucając je nawet do tych krajów, gdzie jeszcze niedawno na życzliwy stosunek do Polski, na wzajemny obrót gospodarczy, liczyć nie można było.

Szalony rozmach z jakim Polska na morzu się tworzy, pomyślny rozwój naszych poczynań morsko-gospodarczych kładą na naród polski ważki obowiązek należytego zabezpieczenia wolności morskiej. Cóż nam przyjdzie z brzegu bez możliwości swobodnej i bezpiecznej drogi w świat? Cóż nam przyjdzie z morza bez wolności morskiej, pojętej w tej formie w jakiej pojmują ją wszystkie państwa morskie? Powtarzamy raz jeszcze: Pragniemy gorąco pokoju, ale naszą drogę w świat należycie zabezpieczyć musimy. I nikt nam tego nie będzie mógł wziąć za złe! Zresztą oskarżać flotę wojenną o to, że stać się ona może zarzewiem wojny, to takiż nonsens, jak twierdzić iż straż ogniowa sama wznieca pożary...

Natomiast prowadzenie jakiejkolwiek polityki bez środków militarnych, szczególnie na morzu, jest właśnie gaszeniem pożaru... bez wody! Naród zaś, który swojej wolności morskiej zawczasu bronić zaniecha...“ *„z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim...“*.

A teraz, czy stworzenie odpowiedniej do potrzeb i konieczności siły zbrojnej na morzu jest wysiłkiem przekraczającym nasze możliwości? — Chyba nie! Nie, z pewnością, skoro stać na to takie kraje, jak zniszczona trzema wojnami Turcja, jak zubożała Hiszpanja, jak ciężko doświadczona Jugosławja, jak mała Finlandja nawet. Rozłożony na szereg lat program morski, obejmujący budowę na krajowych stoczniach eskadry okrętów linjowych, wraz z odpowiednią ilością jednostek lekkich, nie jest żadną utopją dla prawie czterdziestomiljonowego narodu, dla państwa, którego terytorjum obejmuje 388.000 km. kw., z odpowiednim zasobem bogactw naturalnych. Jest to więc tylko kwestja jeszcze jednego wysiłku, ciężkiego i ofiarnego, ale bynajmniej nie beznadziejnego. Wysiłku z którego niejedną wielką korzyść z czasem da się czerpać.

Wykonanie takiego programu morskiego odbije się odrazu korzystnie na życiu politycznem i gospodarczem całego kraju. Zewnątrz wzrośnie prestiż Polski, wewnątrz jej dobrobyt. Zmniejszy się bezrobocie, wzrosną obroty w przemyśle i handlu. I o nasze jutro na morzu będziemy spokojni.

A więc dziś — w piętnastą rocznicę odzyskania dostępu na morze, każdy Polak winien uprzytomnić sobie, że morze to — niestrzeżone, gotowe stać się tem czem dawniej — bramą wjazdową nieprzyjaciela. Natomiast strzeżone, stanie się źródłem potęgi i bogactwa *).

---

*) *Fundusz Obrony Morskiej*, na którego czele stoi gen. dyw. Kaz. Sosnkowski, gromadzi pod kontrolą N. I. K. i bez żadnych kosztów administracyjnych wszelkie fundusze ofiarowane dobrowolnie na wzmocnienie morskiej siły zbrojnej. Należy żądać znaczków F. O. M. — albo wpłacać na P. K. O. 30680.

Praca niepodległościowa na Pomorzu

AŁA podziemna robota niepodległościowa, jaką przed wielką wojną prowadzono na terenie trzech zaborów, dobrze jest naogół znana współczesnemu pokoleniu. Sprawy te, i słusznie, mają już dziś swych historyków, skrzętnych a wnikliwych badaczy, pracujących pilnie i żmudnie zbierających materjały, niejednokrotnie jakże trudno dostępne częściowo zniszczone już lub zagubione. Chodzi o to, by pokoleniom następnym zostawić możliwie jaknajwięcej danych historycznych z tego okresu niewoli, kiedy akcja podziemna, niewidoczna nazewnątrz, pulsowała jednak w głębi konspiracji żywem tętnem.

W piętnastą rocznicę odzyskania wybrzeża, nie od rzeczy będzie przypomnieć o zaczątkach pracy niepodległościowej na Kaszubach.

Najmniej może, wiemy o pracach niepodległościowych na ziemiach pomorskich, ściślej biorąc na Kaszubach. Dziś na Pomorze i Gdynię zwrócone są oczy całej Polski, jest to dzielnica kraju specjalnie nam droga, otoczona rozumną pieczołowitością Rządu i miłością całego Narodu. Zachwycamy się Gdynią, ze wzruszeniem wspominamy fakt wysłania do Paryża przez Kaszubów delegacji w r. 1919 w okresie rokowań pokojowych, nie wiemy jednak nic o ich pracach,jakie przed wojną na długie lata, prowadzone były wśród ludu kaszubskiego, dzięki którym pobudzono poczucie narodowe ludności wybrzeża, umacniając je w walce z wieloletnią germanizacją.

Pragnąc poinformować się u źródeł tej akcji, zwróciliśmy się do jednego z jej inicjatorów — dyr. Franciszka Bąkowskiego — który na prośbę naszej redakcji zechciał łaskawie podzielić się swemi wiadomościami na ten, tak ciekawy, a tak mało znany szerszemu ogółowi temat.

— Akcja budzenia poczucia narodowego na Kaszubach, prowadzona przez miejscowe organizacje polskie — mówi dyrektor Bąkowski, — rozpoczęła się jeszcze na długie lata przed wojną. Brakowało jednak bliższego kontaktu z centrum kraju. Inicjatywa wyszła z Warszawy, pracę zaczęliśmy mniejwięcej w 1908 r. w szczupłem początkowo kółku, oczywiście konspiracyjnie. Przedewszystkiem korzystając z feryj letnich, zwiedzaliśmy dokładnie Pomorze, oglądaliśmy zabytki, zaznajamialiśmy się z ludem. To była niejako penetracja wychowawcza dla nas samych. Następnie zaczęliśmy popularyzować Pomorze wśród społeczeństwa w Kongresówce, głównie w Warszawie i Łodzi. Urządzaliśmy więc odczyty i pogadanki propagując znaczenie Pomorza i konieczność pracy naszego społeczeństwa wśród miejscowego ludu, pracy oświatowej i propagandowej. Społeczeństwo w b. Kongresówce, nastawione było wówczas głównie przeciw Rosji, wiedziało o ucisku Polaków w Poznańskiem, sprawy pomorskie natomiast były bodajże na ostatnim planie. Chodziło więc o uczynienie tych spraw aktualnemi i zwrócenie uwagi na lud kaszubski, jakby zapomniany wobec ogromu innych, bardziej aktualnych, zagadnień.

Odczyty te wygłaszane były głównie w oddziałach Towarzystwa Krajoznawczego. W roku 1910, czy 1911 zaczęło się tworzyć kółko osób, już nieco liczniejsze, co doprowadziło wreszcie do utworzenia nielegalnego „Koła Pomorsko - Kaszubskiego" w Warszawie i Łodzi. Wśród wybitniejszych działaczy wymienić muszę obecnego Prezesa Prokuratorji Generalnej p. Stanisława Bukowieckiego, b. Prezesa Towarzystwa Kredytowego Miejskiego ś. p. Stanisława Libickiego, b. ministra St. Thugutta, księgarza Gustawa Wolffa, dyrektora Czesława Świerczewskiego, pracującego wówczas na terenie Łodzi, pomorzanina, prof. Jana Riemera, nauczyciela Kazimierza Kwiatkowskiego, dr. Antoniego Rządа. Wiele nazwisk czas już zatarł mi w pamięci.

Pracowaliśmy w ścisłym kontakcie z wybitnymi przedstawicielami społeczeństwa polskiego na Pomorzu, którzy udzielali nam wskazówek o aktualnych potrzebach, informowali nas o najżywotniejszych zagadnieniach, i którym myśmy skolei dawali inicjatywę do tych, czy innych posunięć. Byli wśród nich: sędzia Alfons Chmielewski, dr. Franciszek Kręcki, dyrektor Kierski, dr. Aleksander Majkowski.

W Gdańsku i Sopotach mieszkało stale dużo Polaków, był tam oddział Macierzy, bibljoteka polska i czytelnia.

Korzystając z dość gromadnych wypraw Polaków z Królestwa nad morze, organizowaliśmy wycieczki do wsi kaszubskich, zabawy i liczne imprezy, z których dochód szedł na polskie instytucje na Pomorzu. Udzielaliśmy również skromnych subsydjów materjalnych Muzeum Pomorsko - Kaszubskiemu. Organizując wycieczki letników, głównie gromadzących się w Sopotach, do wsi kaszubskich — mieliśmy na celu poinformowanie beztrosko spędzających czas ludzi o polskości tej ziemi, która mimo wieloletniej germanizacji przetrwała zwycięsko.

Z drugiej strony postanowiliśmy zapoznać samych Kaszubów z tem, co się dzieje w głębi Polski, udowodnić im, że wieści niemieckie rozpuszczane o naszem rzekomem zacofaniu kulturalnem są niesłuszne.

Zorganizowaliśmy więc kilka wycieczek do Warszawy. Wycieczek takich było trzy: w latach 1912, 1913 i 1914.

W każdej z nich wzięło przeciętnie udział około 25-ciu osób, dobranych w ten sposób, by każda z nich pochodziła z innej miejscowości. Wycieczki te odbywały się przeważnie w marcu, a więc w okresie, kiedy niema większych zajęć w polu. Kaszubi byli przyjęci w Warszawie niezwykle serdecznie, zwiedzali nietylko miasto, ale i większe majątki ziemskie, gdzie mogli się zapoznać z wzorowem gospodarstwem rolnem. Zwiedzali również Częstochowę, wielkie fabryki i zakłady przemysłowe. Podczas pobytu w stolicy byli goszczeni serdecznie i przyjmowani, prowadzani na koncerty i przedstawienia teatralne. Wycieczki te nie były koszarowane, lecz każdy z przybyszów mieszkał prywatnie, przez co zadzierzgnęły się między nimi a gospodarzami serdeczne węzły osobistej zażyłości. Nastrój był taki, że Kaszubi, wracając do domu, wyjeżdżali z płaczem.

Węzły przyjaźni zadzierzgnięte wówczas, przetrwały dość długo. Podczas nędzy okupacyjnej, jaką przeżywała Warszawa podczas wojny, jakże często otrzymywali listy z Pomorza, w których zapytywano, czy można nam przyjść w czem z po-

mocą, gdyż zawsze na wsi łatwiej jakoś o żywność.

Wojna, przerwała oczywiście naszą akcję. Jeszcze jeden raz mieliśmy możność interwenjować na rzecz Kaszubów, a mianowicie podczas, krótkotrwałego zresztą, marszu wojsk rosyjskich wgłąb Prus Wschodnich. Przesłaliśmy wówczas dowództwu rosyjskiemu specjalnie opracowane mapy, na których zaznaczone były polskie miejscowości, pragnąc ochronić ludność tamtejszą przed brutalnością okupantów. Zorganizowano też pomoc dla jeńców Polaków i spowodowano to, że zostali oni oddzieleni od jeńców Niemców.

W dalszych latach wojny, ci co znaleźli się w Rosji, szerzyli dalej propagandę zjednoczenia Pomorza z Polską, po powrocie zaś do kraju, w r. 1920 utworzono Towarzystwo Kresów Pomorskich, które po dwóch latach istnienia złączyło się ze Związkiem Obrony Kresów Zachodnich. Jeszcze przed wojną umieściliśmy kilku chłopców kaszubskich w szkole rolniczej w Pszczelinie, oraz kilka dziewcząt w Miłosławicach pod Włocławkiem. Akcją swą z biegiem czasu zaczęliśmy obejmować nietylko Pomorze, ale również Mazury i Warmję.

Środki finansowe, szczupłe zresztą bardzo, zbieraliśmy drogą ofiar, dobrowolnego opodatkowania się, wreszcie przez organizację specjalnych imprez.

Ta praca budzenia poczucia narodowego wśród ludności kaszubskiej, prowadzona zresztą w ścisłej łączności z istniejącemi tam od kilkudziesięciu lat organizacjami i instytucjami polskiemi, doprowadziła do wspaniałych rezultatów. Kiedy zmienną koleją losów, ważyła się w Wersalu przyszłość Pomorza, ludność miejscowa wysłała delegację, która domagała się wcielenia tej ziemi do Polski.

Dr. B. KASPROWICZ
Dyrektor Rady Interesantów Portu

Polska żegluga morska w r. 1934


BROTY Polskiej marynarki handlowej kształtowały się w poszczególnych latach następująco:

Rok	Przewóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między portami obcemi w tonach	Razem
1927	42.374	221.189	51.585	315.148
1928	132.745	367.940	25.955	526.640
1929	195.170	422.572	42.652	660.394
1930	153.023	636.752	89.099	878.874
1931	135.074	884.388	72.331	1.091.793
1932	90.521	914.995	89.319	1.094.833
1933	115.964	698.961	46.415	861.340
1934	169.920	715.541	75.532	962.749

stosunku do roku poprzedniego, przewyższając go o zgórą 100 tys. ton. Rok 1933 był rokiem wyjątkowego spadku w związku z zupełną nierentownością żeglugi trampowej (nieregularnej), i co za tem idzie bezczynność statków t. zw. trampów. Zwiększenie się obrotów polskiej marynarki handlowej dotyczy wszystkich dziedzin, tak przywozu jak wywozu i przewozu między portami. Jeżeli jednak porównać ruch na polskich statkach żeglugi trampowej z ruchem na statkach żeglugi regularnej, trzeba stwierdzić, że wzrost obrotów dotyczy przedewszystkiem linij regularnych. Z 101.409 bowiem ton, o które wzrosły obroty ogólne, przypada na linje regularne 53.448 ton, a na ruch trampowy jedynie 47.961 ton. Nie stanowi to zresztą żadnej niespodzianki, gdyż przesunięcie się punktu ciężkości w żegludze morskiej coraz bardziej z trampów na linje regularne jest nieodłącznem zjawiskiem kryzysu światowego.

Praca podzielona była między trampy i linje regularne jak następuje:

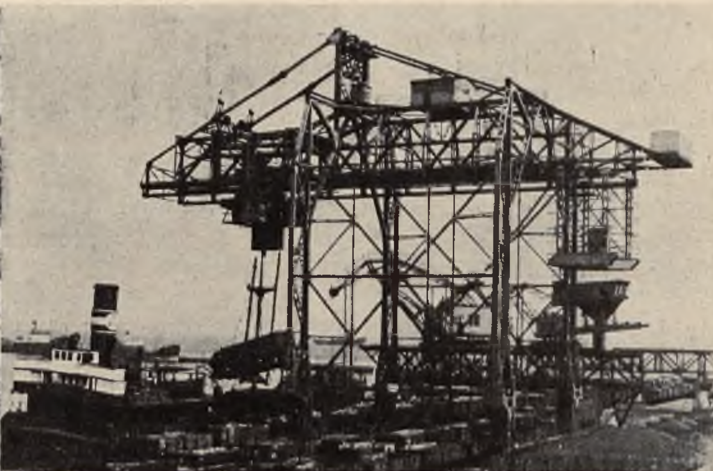
Rok	% ogólnej sumy przewozów Trampy	Linje regularne
1927	100,00	—
1928	100,00	—
1929	92,86	7,14
1930	89,58	10,42
1931	88,45	11,55
1932	83,69	16,31
1933	71,54	28,46
1934	68,98	31,02

Z cyfr powyższych wynika, że r. 1934 wykazuje znaczną poprawę w

Przechodząc teraz do analizy obrotów poszczególnych towarzystw okrętowych, spotykamy się przedewszystkiem z towarzystwem okrętowem Polskarob, Polsko-Skandynawskie Tow. Okrętowe S. A., którego statki zakontraktowane pod węgiel własnego koncernu węglowego „Robur", miały pełne zatrudnienie, wykazując nawet w r. 1934 nieco większy obrót, bo 471.816 ton wobec 462.458 ton roku poprzedniego. Zwyżka ta tłomaczy się tem, że statki towarzystwa w roku ub. kursowały na krótszych rejsach, aniżeli w roku 1933.

Trampy Sp. Akc. Żegluga Polska również wykazują znaczny wzrost obrotów, gdyż przewiozły 192.337





Ładowanie węgla w porcie

ton w roku 1934, a 153.734 ton w roku 1933. Jeżeli się zważy, że przewóz trampami, jak wyżej wspomniałem, jest zupełnie nierentowny, szczególnie przy drogich kosztach eksploatacji statków w Polsce w związku z wyższemi płacami załóg w stosunku do konkurujących marynarek innych państw, jeżeli dalej się zważy, że Żegluga Polska nie miała oparcia o przeładunki własne, a mimo to przewiozła na swoich statkach-trampach bezmała 200 tys. ton, to trzeba to uznać w warunkach r. 1934 za wynik bardzo dodatni. Jak wiadomo, udało się obecnie uruchomić wszystkie statki-trampy Żeglugi Polskiej, tak że w roku 1935 wykaże niewątpliwie w tym kierunku dalszy postęp. Bardzo korzystny rozwój wykazują linje regularne Żeglugi Polskiej Sp. Akc. W r. 1931 obrót towarowy na tych linjach wynosił 24.351 ton, w 1932 r. 78.675 ton, w 1933 r. 137.105 ton, w 1934 r. — 189.571 ton, w tem wywóz 83.126 ton, przewóz 95.538 ton, obrót między portami obcemi (z przeładunkiem w Gdyni) 10.907 ton. Widzimy więc w roku 1934 nietylko dalszy postęp tych świetnie rozwijających się linji, lecz przedewszystkiem niemal równomierność przywozu i wywozu, że jest podstawą racjonalnego eksploatowania linji. Jak wiadomo, kursują linje te na przestrzeni Antwerpja — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk — Tallin — Helsinki. Krótko przed 1.I. 1935 została uruchomiona linja tego towarzystwa do Szwecji, a od początku 1934 r. kursuje jeden statek polski na nowootwartej linji Gdynia — Hamburg w poolu z linjami niemieckiemi. Jest to duża zdobycz, albowiem linja Gdynia — Hamburg dotychczas była zmonopolizowana w rękach 4 linji niemieckich, a obecnie po raz pierwszy została udostępniona polskiej banderze, która przewiozła w przeciągu kilku miesięcy istnienia linji 18 tys. ton towaru.

Obroty Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego wykazują w 1934 r. 87.803 ton obrotu na dwu linjach regularnych Gdańsk/Gdynia — Londyn i Gdańsk/Gdynia — Hull. Rok poprzedni wykazywał na tejże linji 95.930 ton. Spadek obrotu jest tutaj równoznaczny ze spadkiem wywozu, który w r. 1934 zmniejszył się o przeszło 8.000 ton, co sprowadza się wyłącznie do zmniejszenia się wywozu bekonów w wyniku angielskiej polityki kontyngentowo - reglamentacyjnej w dziedzinie przywozu tego artykułu. W tych warunkach, mimo spadku, trzeba uznać obroty linji za korzystne. Najmłodsze polskie przedsiębiorstwo Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe S. A. utrzymujące dwie linje, mianowicie linję Gdynia — Ameryka i Linję Polsko-Palestyńską, wychodzące z portu Constanta przez Konstantynopol do Haify, Jaffy i Pireusu, zdołało na linji Gdynia — Ameryka utrzymać, a nawet zwiększyć swe obroty towarowe zeszłoroczne, gdyż na tej linji przewiozło 13.523 ton wobec 10.330 ton w r. poprzednim, a na linji polsko-palestyńskiej 6.590 ton wobec 1.783 ton w r. poprzednim. Podstawą dla pracy obydwu tych linji nie jest jednak przewóz towarów, lecz pasażerów. Na obydwu linjach przedstawia się ruch pasażerski następująco: wyjechało do Ameryki 4.363, przyjechało z Ameryki 3.154 osób. Cyfry za rok poprzedni wykazują 3.269 i 3.274 osób, a więc i tu zaznaczyła się pewna poprawa. Na linji polsko-palestyńskiej przewieziono do Palestyny 15.369 osób, z Palestyny 5.369 osób wobec 3.754 i 546 osób w r. poprzednim. Przewóz pasażerów na tej linji nie ogranicza się jednak do dwu linji regularnych, gdyż linja ta przewozi w sezonie letnim rokrocznie kilka tysięcy osób na wycieczki do krajów Europy i Afryki. W związku z uruchomieniem w roku bieżącym dwóch wielkich transatlantyków motorowych dla obsługi linji Gdynia — Ameryka, należy liczyć się z dalszym poważnym rozwojem tego towarzystwa.

Inż. PIOTR BOMAS
Nacz. Wydz. Port. Min. P. i H.

Rys historyczny budowy portu w Gdyni


ZANIM przystąpię do omawiania stanu i pracy portu gdyńskiego tak, jak się to przedstawia obecnie, pragnę nieco uwagi poświęcić genezie jego powstania oraz dziejom jego rozbudowy, albowiem krótka jego historja jest zarazem historją ewolucji w społeczeństwie polskiem idei morskiej.

Dziś, gdy wspaniały rozwój portu gdyńskiego zapewnia mu pod względem obrotów pierwsze miejsce pośród portów Bałtyku, gdy z dumą obserwujemy dalszy jego rozwój, wydaje się wprost nieprawdopodobnem, aby mogły w niedalekiej jeszcze przeszłości istnieć czasy, gdy w społeczeństwie polskiem nie było powszechnego przekonania o konieczności stworzenia i posiadania Gdyni dla odrodzonej Rzeczypospolitej Polskiej. A jednak takie czasy istniały i potrzeba było dużo wysiłków, aby przełamać w społeczeństwie bierny stosunek do spraw morskich i ugruntować świadomość posiadania własnego portu i zapewnić ideowe i materjalne podstawy do realizacji jego budowy.

Jak ongiś szerokie plany morskie, wytknięte przez naszych wielkich




Stary i nowy port rybacki w Gdyni

królów i mężów stanu nie znajdowały zrozumienia w rządzącem Polską społeczeństwie szlacheckiem, tak również w pierwszych latach po zdobyciu niepodległości większość społeczeństwa polskiego gotowa była powtórzyć błędy i zaniedbania przodków i po dawnemu zdać się na monopolistyczne pośrednictwo Gdańska w naszym handlu zamorskim, opierając się na pewnych uprawnieniach, przyznanych Polsce w Gdańsku przez Traktat Wersalski. Dlatego też, jakkolwiek świadoma swych celów akcja Rządu konsekwentnie dążyła do ugruntowania mocnych fundamentów samodzielnej polskiej polityki morskiej, niemożliwej bez posiadania własnej nieskrępowanej bazy, realizacja odpowiednich poczynań była w znacznym stopniu paraliżowana przez niemożność uzyskania odpowiednich kredytów w ciałach ustawodawczych.

Pierwszym namacalnym dowodem konieczności posiadania przez Polskę portu własnego, położonego we własnych granicach politycznych, były trudności napotkane w Gdańsku przy wyładowywaniu amunicji dla armji polskiej podczas najazdu bolszewickiego w roku 1920. To też już na jesieni tego roku Ministerstwo Spraw Wojskowych zdecydowało przystąpić do budowy portu w Gdyni, narazie prowizorycznego, opracowując równocześnie projekt portu obliczonego na duży obrót handlowy, z szerokiem uwzględnieniem potrzeb marynarki wojennej, a na wiosnę 1921 r. przystąpiło do robót. (Roboty były prowadzone przez Ministerstwo Spraw Wojskowych do r. 1922, w którym przejęło je Ministerstwo Przemysłu i Handlu).

Powyższy dowód, aczkolwiek wykazał niewystarczalność naszych praw w Gdańsku przy niebezpieczeństwach wojennych, nie był dostatecznie oceniony w społeczeństwie cywilnem i rychło zapomniany po ukończeniu zawieruchy wojennej i przejściu na stopę pokojową. Łudzono się pozatem, że prawa posiadane w Gdańsku, jeżeli chodzi o handel zapewniają zupełnie pewną i dostateczną obsługę przy wymianie towarów drogą morską, że kupiec polski uzyskał w tym porcie pełnię praw i że wobec tego niema potrzeby podejmowania tuż obok kosztownych inwestycyj, skoro do dyspozycji jest port gdański z jego starą tradycją handlu morskiego i wyrobionym aparatem handlowym. Dezorjentowały wreszcie społeczeństwo również wysuwane w różnych kołach inne projekty rozwiązania sprawy budowy portu, jak np. projekt budowy portu w zatoce Puckiej, a szczególnie portu w Tczewie, za którym zdawało się przemawiać położenie przy głównej arterji wodnej — Wiśle.

Wszystkie wymienione okoliczności były przyczyną, że Sejm, w którym to ścieranie się poglądów miało odbicie, przyznawał wprawdzie pewne kredyty na roboty w Gdyni, lecz w takich szczupłych rozmiarach, że realizacja budowy wykonywanej w takim tempie musiałaby trwać długie lata. W wyniku tego stanu rzeczy w okresie pierwszych 3 i pół lat budowy (do lipca 1924 r.) wybudowano jedynie prowizoryczne molo-przystań 550 m. długie z osłaniającą je ostrogą poprzeczną, połączoną torem wąskotorowym z brzegiem, a stamtąd bocznicą normalnotorową z oddaloną o 1,5 km. stacją Gdynia. Pozatem wybudowano prowizoryczną elektrownię dla oświetlenia placu robót, tartak małe warsztaty robocze i wieżę ciśnień do wodociągów. Ogólna wartość wykonanych robót wyniosła około 1 miljona złotych.

Pierwszym poważnym objawem zwycięstwa sprawy Gdyni było uchwalenie przez Sejm w dniu 23 września 1922 r. ustawy o budowie portu w Gdyni, której przeprowadzenie, należy to zaznaczyć wymagało jednak dużych trudów i przygotowania odpowiedniego gruntu na terenie sejmowej komisji morskiej, w czem niemałą zasługę położyła Liga Morska i Kolonjalna (wówczas istniejąca pod nazwą Ligi Żeglugi Polskiej). Ustawa ta nie określiła wprawdzie ani sumy, ani czasu asygnowania kredytów na budowę portu, które w dalszym ciągu przyznawano w nikłych rozmiarach, stanowiła jednak duże zwycięstwo moralne, jako oficjalne stwierdzenie woli narodu posiadania w Gdyni portu własnego. Ponadto miała ona i wartość realną, albowiem umożliwiła Radzie Ministrów przyjęcie w dniu 31 marca 1924 r. uchwały, której mocą przyznano na budowę portu kredyt w sumie 50.000.000 zł., który miał być asygnowany w ratach rocznych po 6.500.000 zł., począwszy od r. 1927. W związku z tem została w dniu 4 lipca 1924 r. zawarta przez Ministra Przemysłu i Handlu ś. p. Kiedronia umowa o budowę portu w Gdyni z Konsorcjum Francusko - Polskiem i od tego czasu budowa portu weszła już na właściwe tory.

Już w pierwszych latach powstawania portu, gdy wykonany był jeszcze zaledwie zaczątek obecnego portu gdyńskiego, dostarczał on niejednokrotnie dowodów, jak słuszne były założenia jego potrzeby dla Polski. Gdy tylko uzyskana została pierwsza możność podstawiania statków morskich do przystani przy molo prowizorycznem, zostało to wyzyskane przez Rząd dla uregulowania i ulepszenia warunków transportu emigrantów, wkrótce potem możność przyjmowania statków do Gdyni wydatnie dopomogła zwalczeniu strajku robotników portowych, który wybuchł w Gdańsku. Co zaś najważniejsze, już pierwsze urządzenia portowe w Gdyni ułatwiły szybkie przerzucenie na drogę morską eksportu węgla, gdy Niemcy, po upływie okresu ustalonego w Traktacie Wersalskim, zamknęły w r. 1925 swój rynek dla węgla polskiego. Niemało ułatwiła również Gdynia wyzyskanie sytuacji, wytworzonej w r. 1926 przez strajk w kopalniach angielskich, dla dalszego zdobywania rynków zamorskich dla eksportu węgla polskiego.

W miarę postępu budowy każda nowa możliwość dokonania przeła-

dunku, w postaci wykonanych i uposażonych nabrzeży, przysparzała portowi stałego wzrostu obrotów w tempie zaiste amerykańskiem. Ten tryumfalny wzrost obrotów młodego portu polskiego, powstałego na pustych nieużytkach, jak Wenus z piany morskiej, w ciągu kilku zaledwie lat, dał żywe świadectwo jego żywotności i dzisiaj niema już w całem społeczeństwie polskiem nikogo, ktoby jeszcze wątpił o prawidłowości obranej drogi.

Na jesieni roku bieżącego, po wykonaniu nieznacznych już robót końcowych, zamknięty zostanie pierwszy etap budowy portu gdyńskiego, poczem nastąpi przypuszczalnie pewna przerwa w rozbudowie jego budowli wodnych, aby dalsze możliwości budżetowe wyzyskać w kierunku urządzenia nowouzyskanych nabrzeży i zaopatrzenia ich w odpowiednie pomieszczenia składowe i mechaniczne urządzenia przeładunkowe.

Gdynia rozwija się stale i w tych warunkach, po kilku latach dalsza rozbudowa będzie koniecznością. To będzie drugi etap rozbudowy portu.

Jak wygląda dziś Gdynia — po zakończeniu pierwszego etapu robót? Port składa się z dwóch części: zewnętrznej (występującej w morze) i wewnętrznej (utworzonej „w głębi lądu").

Część zewnętrzna — to tak zwany avant port, a więc baseny: węglowy, południowy i basen Prezydenta.

Część wewnętrzna — to kanał portowy i dwa baseny: Marszałka Piłsudskiego i Min. Kwiatkowskiego. Ten ostatni, wraz z otaczającym go terenem stanowi tak zwaną strefę wolnocłową. W głębi kanału portowego przystosowano specjalnie teren do przeładunku drzewa. Obejmuje on ok. 200 mtr. nabrzeża i 2 pomosty przeładunkowe. A teraz szereg danych obrazujących rozmiary portu: ogólna powierzchnia wynosi 950 hektarów, w tem 320 hektarów powierzchni wody. Głębokość basenu od 6-ciu do 12-tu metrów, przyczem przeważnie głębokość ta wynosi 9 do 10 metrów, co umożliwia wejście do portu nawet największym okrętom transoceanicznym. Ogólna długość nabrzeża wynosi, łącznie z pomostami do ładowania drzewa około 12 kilometrów.

Składy portowe i magazyny obejmują łącznie powierzchnię 165.000 metrów kwadratowych nie licząc urządzeń specjalnych, jak chłodnia. hala rybna zakłady przetwórcze przemysłu rybnego, łuszczarnia ryżu, olejarnia i t. d. Dźwigów przeładunkowych zainstalowano w Gdyni ogółem 55, w tem 47 rządowych i 8 prywatnych.

Niezależnie od tego stocznia gdyńska posiada dźwig pływający nośności 50 ton i dok pływający nośności 3.500 ton.

Cyfry, mówiące o działalności portu są bardzo charakterystyczne. W roku 1924 obrót wyniósł 10.167 ton, w roku 1925 — 55.570 ton, w 1926 — 404.561 ton, w 1927 — 898.094 ton, w 1928 — 1.957.768 ton — by w roku 1934 osiągnąć cyfrę 7.191.912 ton. Jak widzimy więc — Gdynia — ten najmłodszy port Europy, zostawiła poza sobą Gdańsk, którego obrót w roku 1934 wyniósł 6.369.164 ton.

Jeżeli chodzi o udział portów Gdańska i Gdyni w polskim handlu zagranicznym to wynosi on 72,2%, w tem Gdynia — 39,3% i Gdańsk 32,9%.

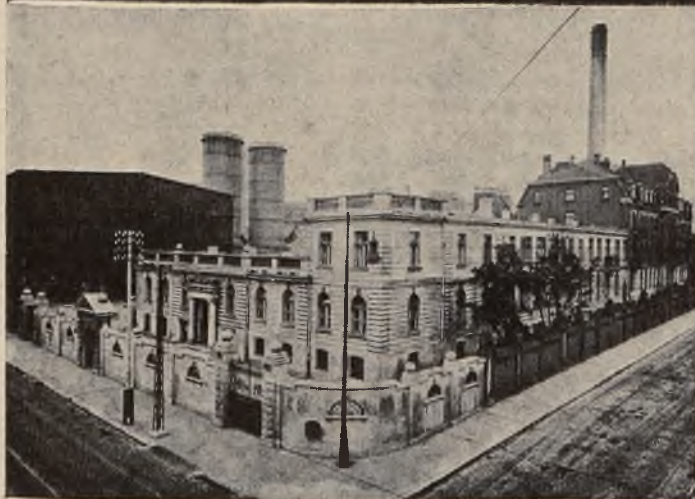
Co się tyczy wartości obrotu obu portów w stosunku do wartości ogólnego obrotu w handlu zagranicznym Polski — to wyniósł on 60,7%.

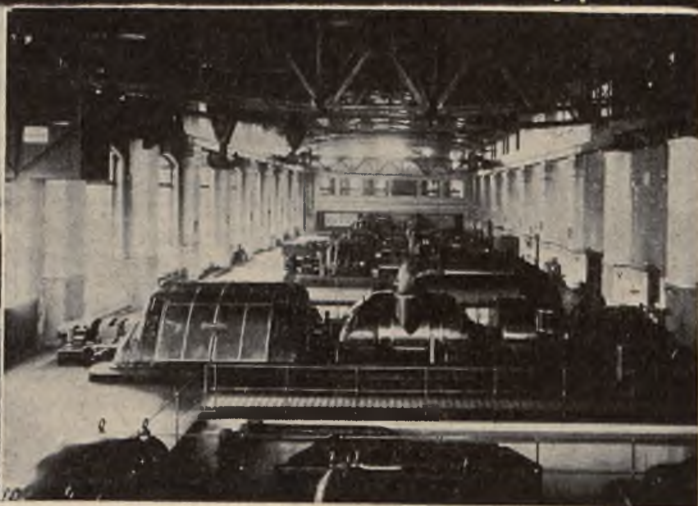
Gdynia, rozbudowywana intensywnie, stała się w ciągu krótkiego czasu pierwszym portem na Bałtyku. Według danych za rok 1933, kolejność portów bałtyckich jest następująca: I — Gdynia — 6.106.000 II — Kopenhaga — 5.374.000, III — Gdańsk 5.153.000, IV — Szczecin — 4.530.000, V — Leningrad — 4.113.000, VI — Sztokholm — 3.330.000, VII — Göteborg — 2.800.000, i VIII — Królewiec — 2.116.000 ton.

Niemniej ciekawe są cyfry porównywujące obroty obu polskich portów, Gdańska i Gdyni z działalnością największych portów Europy. Obrót Gdańska i Gdyni wyniósł w roku 1933 łącznie 11.259.000 ton. W tym samym czasie dane, dotyczące portów zagranicznych są następujące: Antwerpja — 18.936.000 ton, Hamburg — 19.083.000 ton i Rotterdam —21.602.000 ton, Marsylja 8.118.000 t, Genua — 6.873.000 t, Brema — 5.188.000 ton.

Jeśli chodzi o charakterystykę obrotu portu w Gdyni to, jak dotychczas, zaznacza się przewaga eksportu nad importem. Główną pozycję stanowi węgiel. W miarę rozwoju jednak, stosunek ten polepsza się, import wzrasta szybciej, niż eksport i przejawia się coraz wyraźniej dążenie do zmniejszenia różnicy, między przywozem i wywozem. W roku 1928 eksport przewyższał import 9-cio krotnie w roku 1934 zaś tylko 6-cio krotnie.

Gdynia posiada liczne połączenia regularne z najważniejszemi portami świata, utrzymywane przez przeszło 40 linij okrętowych. Linje te prowadzą do prawie 200-tu portów, sięgając aż do Australji, obu Ameryk, południowej Afryki i na daleki Wschód.





Rola B. G. K. Oddziału w Gdyni w polskiej pracy na morzu

BANK Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Gdyni założony w marcu 1927 r. działa na terenie miasta Gdyni oraz w rejonie północnych powiatów pomorskich.

Na pierwszy plan działalności Banku wysunęły się zagadnienia, związane z rozwojem portu gdyńskiego i realizacją gospodarczego programu morskiego Państwa, a zatem: kredyty budowlane, popieranie handlu morskiego, pomoc dla rybołóstwa morskiego, kredyty dla przemysłu, pracującego na eksport w rejonie nadmorskim, finansowanie samorządów i ich przedsiębiorstw na wybrzeżu.

O ile na terenie całego Państwa kredyty budowlane mają znaczenie doniosłe, to na terenie północnym Pomorza kredyty te są kwestją szczególnie żywotną, decydując o tempie rozbudowy miasta Gdyni i wybrzeża morskiego.

W latach ostatnich Bank Gospodarstwa Krajowego jako jedyna Instytucja, rozdzielająca kredyty z Państwowego Funduszu Budowlanego, odegrał poważną rolę. Na koniec 1934 r. stan pożyczek gotówkowych budowlanych, udzielonych przez Oddział B. G. K. w Gdyni wynosił zł. 27,2 miljonów, z czego na samą Gdynię przypada 23,6 miljonów, t. j. 86% ogólnej sumy.

Do finansowania polskiego handlu zamorskiego Gdyński Oddział B. G. K. przywiązuje szczególną wagę, uważając rozwój tej dziedziny handlu zagranicznego jako pierwszorzędny warunek wzmożenia obrotu towarowego przez Gdynię, zarówno w kierunku eksportu, jak również w kierunku gospodarczo uzasadnionego importu. Celem należytej obsługi kredytowej handlu zamorskiego, Gdyński Oddział B. G. K. utrzymuje stały kontakt z przedstawicielami sfer gospodarczych, zainteresowanych w obrotach towarowych w porcie gdyńskim. Usprawiedliwione zapotrzebowanie kredytowe w tej dziedzinie zostało całkowicie pokryte. W latach 1932, 1933, 1934 łączne finansowanie handlu zamorskiego osiągnęło sumę 8,8 miljonów złotych. Celem usprawnienia obrotu bawełną, której przeładunek stale wzrasta w porcie gdyńskim, B. G. K. przejął we własny zarząd hangar nabrzeżny nr. 6, oraz magazyn długoterminowy nr. 7 w strefie wolnocłowej. Pozatem w r. 1935 zostanie wybudowany drugi magazyn długoterminowy z funduszów B. G. K. Sfery zainteresowane handlem bawełną mogą dysponować doskonałym instrumentem dla finansowania zamagazynowanej w Gdyni bawełny w postaci rewersów - warrantów, wystawionych przez instytucję bankową o znaczeniu światowem. Na przyszłość akcja B. G. K. zmierza do wydatniejszego popierania handlu bawełną, a co zatem idzie do stworzenia w Gdyni niezależnego systemu arbitrażowego dla bawełny, co już jest w stadjum realizacji pod egidą Izb Przem. Handl. w Gdyni i w Łodzi.

Polskie rybołóstwo morskie już od roku 1927 korzysta z stałej wydatnej pomocy finansowej Banku na zakup kutrów i sprzętu rybackiego, oraz na budowę i remont domków mieszkalnych, za pośrednictwem specjalnie w tym celu przez Bank zorganizowanej spółdzielni p. n. „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich".

Pomoc kredytowa udzielona wspomnianej Spółdzielni przez Gdyński Oddział B. G. K. wyraża się cyfrą 860 tys. zł. Akcja Spółdzielni prowadzona na zasadach kooperacji rozwinęła się w ciągu 1933—1934 r. bardzo pomyślnie. Dzięki wysiłkom władz Spółdzielni w kierunku zorganizowania zbytu ryby morskiej nastąpiła poprawa cen ryb. Wzrost połowów, jak również zwyżka cen ryby w znacznej mierze przyczyniły się do poprawy sytuacji materjalnej polskich rybaków morskich i umożliwiły częściową spłatę zobowiązań, zaciągniętych w związku z zakupem sprzętu rybackiego, remontu 60 domków rybackich i na zakup kutrów. Stan liczebny kutrów w r. 1927 wynosił 82 o mocy motorów 970 H. P., a w roku 1934 — 171 o 2.975 H. P.

Dalsza racjonalizacja handlu rybą morską jest jedyną realną możliwością do trwałej poprawy bytu polskich rybaków morskich oraz do uporządkowania tej ważnej dziedziny w całokształcie zagadnień morskich.

Miljonerzy z nad Polskiego Morza



PRZYZWYCZAILI się już ludzie od wieków, że los się z niemi w ciuciubabkę bawi. Gdy mu się ktoś nawinie i skusić go zdoła, tego według swego widzimisię, w najmniej oczekiwanych momentach uszczęśliwić raczy. Taki już był kapryśny i ślepy i takim został.

Przyszło Święto Narodowe — 15 lat temu Polska morze odzyskała. Cieszymy się wszyscy, to też i ślepy i kapryśny los poczuł wzruszenie i postanowił tę uroczystość uczcić po swojemu.

Długo szukać okazji nie musiał. Od czegoż Loterja Państwowa?

Główną wygraną — miljon złotych — szczodrą dłonią rzucił mieszkańcom Gdyni.

Szczęśliwi wybrańcy fortuny PP. Urbach i Izydor Prowalski, posiadacze 2-ch ćwiartek losu Nr. 72450 zainkasowali już z Dyrekcji Loterji Państwowej należne im 400.000 złotych.

Pan Prowalski, człowiek starszy, mający już wnuki, który całe życie ciężko pracował na utrzymanie siebie i rodziny, ma całkowicie zabezpieczoną starość i może przestać pracować.

— Niechaj moje miejsce zajmie teraz człowiek, który dotychczas napróżno poszukiwał pracy — mówi.

P. Urbach, jako człowiek znacznie młodszy, twierdzi, że przeciwnie, wygrana pozwoli mu pracować ze zdwojoną energją.

Okazuje się, że kapryśny los nie jest taki ślepy. Należy go tylko skusić. Nowa sposobność wypróbowania szczęścia nadarza się właśnie, gdyż losy do 32-ej Loterji Państwowej są już w sprzedaży. A główna wygrana czwartej klasy także wynosi miljon.

(n)

Żegluga dzika i regularna

ST. hr. LEDÓCHOWSKI

W XV-TOLECIE naszego władania morzem, jeśli uprzytomnimy sobie z czem wówczas zaczynaliśmy naszą gospodarkę na tem polu, a jak przedstawia się ona dziś, to z dumą stwierdzić możemy, że wysiłki państwa i społeczeństwa wydały rezultaty wprost imponujące.

Nie znaczy to bynajmniej, aby nie ciążył na nas obowiązek dalszej wytężonej pracy, szczególniej w celu usprawnienia marynarki handlowej, tak, aby ona poważnemi cyframi wypełniać zaczynała odnośną rubrykę w statystyce handlu międzynarodowego.

Ponieważ dotychczasowa praca naszych pionierów morskich dała już poważne wyniki, więc teraz łatwiej nam rozejrzeć się jasno w sytuacji i nie szczędząc samokrytycyzmu, winniśmy dążyć do wyrównania tych niedociągnięć, jakie okres prób, oraz brak odpowiednich zasobów z konieczności wytworzyć musiał.

Wychodząc z założenia, że obowiązkiem każdego obywatela w miarę jego możności jest służenie sprawie swego narodu, pozwalam sobie niniejszym artykułem zająć nieco uwagi właściwych czynników i zainteresowanych instytucyj, w którym, na podstawie mego wieloletniego doświadczenia, postaram się omówić przedewszystkiem dwie sprawy, mające mojem zdaniem, dla polskiej marynarki handlowej zasadnicze znaczenie, a mianowicie:

1) nieracjonalność trampingu (czyli żeglugi dzikiej),



Na pokładzie „Daru Pomorza"

2) ściślejszy niż dotąd związek regularnych linji żeglugowych z kolejami państwowemi.

Tramping

Naczelną zasadą jest, że żegluga opłacać się będzie o tyle, o ile połączy się z całokształtem gospodarczych spraw kraju. Względy prestiżowe oczywiście odgrywają też pewną rolę i dla nich konieczne są jakieś ofiary, ale żegluga jako środek transportowy, a więc w swem założeniu handlowy, powinna przynosić dochody, a conajmniej być samowystarczalną.

Tym podstawowym warunkom tramping w Polsce zadość uczynić nie może, gdyż Polska mając tak niewielki dostęp do morza nie ma tych



„Dar Pomorza"

szans jakie ma Anglja, Danja, Norwegja, a szczególniej Grecja, mające krótkie połączenia morskie z sąsiedniemi krajami, łatwość korzystania z licznych i blisko siebie położonych portów, gdzie postój i dokowanie tanio kosztują, gdzie jest wiele drugorzędnych, mniejszych stoczni dla tańszej naprawy statków i wiele innych sprzyjających czynników.

W tych krajach przez setki lat wzrastały i wychowywały się liczne pokolenia żeglarzy, tam więc tramping, jako „dzika żegluga" może liczyć na egzystencję, szczególniej, że zajmują się nim nie towarzystwa, a osoby prywatne.

Nie rzadkie są wypadki n. p. w Grecji, gdzie całe rodziny zamieszkałe na wybrzeżu, za wspólnie zebrany kapitał nabywają wyranżerowany



Wjazd do portu Gdyni

statek i częstokroć wszyscy członkowie tych rodzin stanowią całą jego załogę, począwszy od kapitana, a skończywszy na kucharzu, dzieląc się solidarnie osiągniętemi zyskami.

Tylko w tych warunkach trampy mają rację bytu — i nawet czasem robią niezłe interesy.

Zbędnem byłoby dowodzić, że te stosunki nie dadzą się dostosować do naszych, zupełnie odmiennych warunków.

Natomiast w naszych warunkach otwiera się przed trampami inna możliwość zwana trampingiem branżowym. Tramping taki istnieje u nas dla węgla (Tow. „Robur"), a mógłby z powodzeniem istnieć i dla drzewa. Tramping branżowy polega na tem, że statek wozi jeden i ten sam rodzaj towaru z portu macierzystego do różnych portów zagranicznych, zależnie od konjunktury. Po rozładowaniu powinien jednak natychmiast powracać na balaście do miejsca załadowania, a nie czekać na fracht powrotny. Sugestjonowanie się dochodowością frachtu powrotnego musi ustąpić realnej świadomości, że strata czasu, rejs z niepełnym ładunkiem, oraz zachodzenie do portów leżących z drogi, są stanowczo mniej korzystne od szybkiego powrotu na balaście po nowy ładunek w porcie macierzystym, bo w międzyczasie bowiem, gotowe ładunki tej branży, odpłynąć mogą pod obcą banderą, co oczywiście i dla kraju ze względów walutowych jest operacją deficytową.

P. P. „Żegluga Polska" przechodząc obecnie na linje regularne robi słusznie, czego dowodem, że ten

sam objaw spotykamy wszędzie. W Anglji prawie połowa zajętego przed 20-tu laty tonażu trampowego obecnie jest eksploatowana na linjach regularnych. W innych krajach subwencje rządowe udzielane są tylko towarzystwom prowadzącym linje regularne, z pominięciem żeglugi dzikiej.

Współdziałanie regularnych linji okrętowych z kolejami państwowemi

Powodzenie linji regularnych zależy przedewszystkiem od racjonalnego wyboru kierunków, a dalej od elastycznej organizacji, umiejętnego wykorzystania konjunktury, odpowiednich umów kontyngentowych i t. p. Kierunek zasadniczy jednakże istnieć musi, bo inaczej nie sposób zapewnić sobie stałości obrotu. Tak naprzykład dopóki nie było stałej linji Gdynia — Antwerpja — Rotterdam, nie można było gromadzić w Antwerpji towaru dla Polski, bo termin nadejścia statku był tylko przypadkowy.

Regularne linje mają pozatem tę dobrą stronę, że dają możność wszelkich porozumień, tak co do stawek frachtowych, jak i co do obrotu towarowego, ale dla osiągnięcia prawidłowego ich rozwoju koniecznem jest przyznanie takim linjom znaczenia „użyteczności publicznej“, a co za tem idzie, skoordynowania przedsiębiorstw żeglugowych z kolejami, wprowadzając frachty zamorskie, tak aby można było nadać towar z każdej polskiej stacji kolejowej do zagranicznych portów, obsługiwanych przez polskie linje okrętowe — i naodwrót.

Kwestję tę, tak ważną dla rozwoju naszej regularnej żeglugi, niżej podpisany, jako Dyrektor Compagnie Belge d'Entrepôts Maritimes et de Transport w Antwerpji, przedstawił wraz z odpowiedniemi dowodami jeszcze w r. 1927 ówczesnemu zarządowi „Żeglugi Polskiej“. Jednakże pogląd ten był wtedy tak nowy i przeprowadzenie go nastręczało pozornie tak wielkie trudności, że w obawie przed temi trudnościami zdecydowano się przejść nad nim do porządku dziennego. Dziś dopiero powraca się znów do tej żywotnej kwestji, bez rozwiązania której w sensie wyżej wskazanym, nie może być mowy o racjonalnym rozwoju linij żeglugowych.

I dziś jeszcze istnieje opinja, że wprowadzenie frachtów zamorskich jest kwestją bardzo trudną, ze względu na to, że jakoby kolej będzie tracić na korzyść towarzystw żeglugowych, że będzie miała zadużo odpowiedzialności przy morskim transporcie i przeładunku, wreszcie trudność obliczania stawki przewozowej z uwagi na zmienność frachtu morskiego.

Te zarzuty dają się uchylić w ten sposób, że stawkę frachtu można ustabilizować, przyjmując ją o pewien procent wyżej od dzisiejszej i poddając ją co pewien czas systematycznej rewizji. Wysyłający, korzystając z tak wielkiego udogodnienia, jak możność bezpośredniej wysyłki, uniknięcie wysokich dodatkowych kosztów za formalności przeładunku, chętnie zapłaci wyższą stawkę ogólną, bo mu się to i tak kalkulować będzie. Formalności celne, przeładunkowe i inne powinna załatwiać agentura celna, lub specjalnie do tego celu powołana instytucja.

Dla innych krajów niema tak absolutnej jak u nas konieczności wprowadzania podobnych frachtów, ze względu na bliskość i ilość portów, większe uświadomienie kupiectwa i obeznanie się jego z przewozami zamorskiemi. Pozatem tamtejsze domy ekspedycyjne, oparte na wielkich kapitałach, nie lękają się najbardziej skomplikowanych operacyj i przyjmują wysyłki „a forfait“ za pewną stałą stawkę do miejsca przeznaczenia, choćby ono nawet leżało na drugiej półkuli.

Otóż, jeżeli zagranicą, gdzie wysyłający jest bardziej obrotny niż u nas i może jeszcze więcej liczy się z oszczędnością, — istnieje mimo to taki właśnie sposób wysyłki — to tembardziej w Polsce trzeba ułatwić naszemu kupiectwu możność eksportu, bez kosztownego pośrednictwa, mając na względzie jego niedoświadczenie w sprawach morskich, czemu zresztą dziwić się nie możemy.

Kombinacje współpracy kolei z żeglugą zagranicą są szeroko uwzględniane, jak naprzykład w Niemczech, gdzie istnieją kombinowane połączenia kolejowo-rzeczno-morskie. We Włoszech istnieje systematyczny dowóz drobnicy z północno-zachodniej Europy, a więc przez kilka państw, własnemi wagonami do portów włoskich i dalej okrętami włoskimi na Bliski i Daleki Wschód, wszystko to za jednym frachtem i przy stałej stawce, niezależnie od rodzaju towaru.

Powyższe wiadomości podałem z ramienia mego biura informacyjnego Towarzystwu „Gdynia — Ameryka“, wykazującemu swą działalnością dowody dużej sprawności organizacyjnej i wielce pożytecznej pracy, które eksploatuje obecnie dwie tak ważne linje jak do Stanów Zjednoczonych i Kanady oraz na Bliski Wschód.

W konkluzji jeszcze raz twierdzę, że żegluga morska nie może pracować odosobniona — i że własne linje regularne muszą być silnie związane z systemem komunikacji kolejowej i rzecznej swego kraju.

Wodowanie s/s „Puck"

DNIU 21 lutego r. b. w stoczni Swan, Hunter & W. Richardson, w Newcastle on Tyne, odbyła się uroczystość wodowania pierwszego z dwóch zamówionych przez S. A. „Żegluga Polska" statków towarowych przeznaczonych na linję Helsinki — Tallin — Gdynia — Antwerpja.

Statek ten otrzymał nazwę „Puck".

Ceremonja chrztu odbyła się uroczyście w obecności Cecylji hr. Raczyńskiej, i p. Edwarda hr. Raczyńskiego, ambasadora R. P. w Londynie. W uroczystości tej udział wzięli wybitni goście polscy bawiący w Londynie w związku z kończącemi się rokowaniami o traktat handlowy z W. Brytanją, a więc p. Minister Przemysłu i Handlu Henryk Floyar-Rajchman, Dyrektor Dep. Morskiego p. inż. Leonard Możdżeński, Dyrektor Dep. Handlu Zagranicznego w M. P. i H. dr. Mieczysław Sokołowski, konsul generalny w Londynie p. K. Poznański z małżonką, radca handlowy ambasady w Londynie p. T. Geppert, radca finansowy ambasady W. Zbijewski, delegat P. I. E. p. Stefan Jurzyński, radca W. R. Kossuth z małżonką, lord mayor Newcastle z małżonką, radca R. Stanley Dalgliesh, J. P. Sheriff m. Newcastle, radca G. Oliver, Dyrektor S. A. „Żegluga Polska" p. F. W. Kollat, p. L. Ives - przedstawiciel United Shipping Co. Ltd., p. dyr. Juljan Rummel, p. Jezierski, p. Arciszewski, p. Howard Dickie, oraz kapitan Jan Szworc i pierwszy mechanik p. W. Kisielewski, którzy dozorowali budowy.

Stocznia była reprezentowana przez prezesa p. J. Denham Christie oraz innych dyrektorów.

Wymiary statku są następujące: długość 243 stopy i szerokość $36^1/_2$ stopy. Statek może załadować około 1.450 ton dwt przy zanurzeniu minimalnem około 15 stóp. Budowa kadłuba i maszyn prowadzona była w/g przepisów Lloyd Register of Shipping dla klasy *100 A. 1 z nadburciem. Kadłub statku jest specjalnie wzmocniony dla nawigacji wśród lodów. Pojemność komór ładunkowych wynosi ok. 102.000 stóp sześc. Kadłub posiada komory wodoszczelne oraz komory dla balastu wodnego. Pokład wyposażono w siedem wyciągów o zdolności podnośnej 3 t każdy, prócz tego 3 stalowe krany również o zdolności podnośnej 3 t. Burty statku wzmocniono specjalnie dla załadunku drzewa. Wszystkie urządzenia pokładowe należą do najnowszego typu, mechanizm sterowy poruszany parą, oświetlenie elektryczne rozprowadzone jest po całym statku.

Pomieszczenia załogi składają się z messy i kabin dla kapitana, oficerów, mechaników, młodszych oficerów i załogi. Kabina kapitana składa się z sypialni i gabinetu, i znajduje się wraz z kabiną nawigacyjną na pomoście. Kabiny mechaników położone są pod pomostem kapitańskim, na pokładzie. Załoga ma swe kabiny na rufie okrętu pod pokładem. Wszystkie kabiny posiadają ogrzewanie parowe.

Statek posiada jedną śrubę poruszaną maszyną dostarczoną również przez stocznię Swan, Hunter and Richardson, składającą się z dwucylindrowej maszyny kombinowanej z turbiną parową systemu Bauer - Wacha.

Zastosowany tu typ maszyny został udoskonalony w stoczni Swan, Hunter & Richardson przy współpracy dr. Bauera i okazał się bardzo ekonomiczny w pracy i w praktyce dał specjalnie dobre wyniki dla tego typu statków co s/s „Puck".

Drugi z serji zamówionych statków będzie spuszczony na wodę około połowy następnego miesiąca. Nazwa jego została już ustalona — będzie to s/s „Hel".

Wystawa Morska w Warszawie

RONO ludzi dobrej woli, zrzeszonych w oddziale nauczycielskim Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zorganizowało w użyczonej na ten cel bezinteresownie sali Muzeum Narodowego — *Wystawę Morską*. Wystawa ta posiada charakter wybitnie dydaktyczny, jej inicjatorzy wyszli bowiem ze słusznego założenia, że pierwszym obowiązkiem nauczycielstwa polskiego jest właśnie zbliżenie narodu, a przedewszystkiem młodzieży — do morza.

W skromnych rozmiarach zbiorowym wysiłkiem, nie siląc się na jakieś sensacje, zgromadzono i ustawiono materjały. Nadspodziewanie udało się zgromadzić wszystko to, co do poglądowego nauczania o morzu jest potrzebne: eksponaty z dziedziny marynarki wojennej, historji morza i Pomorza, geografji, przyrody, spraw gospodarstwa i handlu morskiego, zagadnienia morza w nauczaniu i wychowaniu. W sposób najbardziej praktyczny wyjaśniona jest rola nauczyciela i droga jaką młodzież iść powinna. Dziś bowiem to, co się o morzu mówi i pisze ma charakter wybitnie przypadkowy, często w rozbieżności z rzeczywistością będący.

Ale nietylko młodzież wystawa ta obchodzić winna. Boć przecież, jeśli o morze i sprawy z niem związane chodzi, niejeden dorosły obywatel stoi u nas na poziomie ucznia piątego oddziału szkoły powszechnej — przyznajmy się do tego szczerze. To też dziś, gdy morze panuje wszechwładnie nad życiem narodów, każdy kulturalny i inteligentny człowiek winien się niem i jego dziedzinami zainteresować rzeczowo.

Z eksponatów najciekawiej przedstawia się dział marynarki wojennej, zorganizowany staraniem Oddziału Propagandy Floty Wojennej L. M. i K. Mamy tu prawdziwą torpedę kalibru 450 mm, rozdzieloną na trzy części tak, aby każdy ze zwiedzających mógł jej mechanizm dokładnie poznać. Mamy model pierwszego i najstarszego polskiego okrętu wojennego — „Pomorzanin", oraz model najnowszego, bo dopiero budującego się stawiacza min — „Gryf". Są modele kontrtorpedowców, łodzi podwodnych, motorówek, monitorów, wodnosamolotów. Są flagi i bandery, jest kostjum nurka, oraz aparat do ratowania załogi łodzi podwodnej, pomysłu chorążego marynarki Tomaszewicza. Ciekawy zbiór stanowią okazy sprzętu okrętowego, wyrabianego przez polski przemysł, dzięki właśnie energicznej interwencji marynarki wojennej, która zmusiła poniekąd nasze, do nowych potrzeb dość trudno zastosowujące się wytwórnie, do stworzenia całego szeregu fabrykatów potrzebnych okrętom.

Z wojennych okrętów cudzoziemskich mamy model zatopionego pod Scapa Flow „Seydlitza", największy okręt świata — „Hood" — słynny „Deutschland", pancernik „Marat", który w roku ubiegłym odwiedził Gdynię, oraz cały szereg innych. Liczne tablice i fotografje uzupełniają ten ciekawy dział.

Wojskowy Instytut Geograficzny wystąpił z planami i mapami wybrzeża, z locją polskiego brzegu, a także z poglądowem porównaniem rozwoju Gdyni: mapy z 1914, 1924 i 1934 roku odzwierciadlają w jaskrawy sposób olbrzymią pracę dokonaną w Gdyni.

W prywatnych zbiorach Stanisława hr. Ledóchowskiego znajdujemy ciekawe historyczne modele okrętów handlowych i wojennych z drugiej połowy ubiegłego stuleca, w tem słynną „Popowkę" — utopijny okręt okrągły o sześciu śrubach. Obok nich zaś—żywy kontrast—pierwszy model naszego transatlantyka „Piłsudski", spuszczonego na wodę w grudniu roku ubiegłego. Model wykonany precyzyjnie przez p. Piotrowskiego uwydatnia należycie wielkość i komfort tego najbardziej nowoczesnego motorowca.

Państwowy Instytut Robót Ręcznych wystawił motorówkę, kilka kajaków, model kutra rybackiego, wykonanych pod kierunkiem inż. Pauly. Akademicki Związek Morski — nie pozostał w tyle. Działy wydawniczy (kilkaset książek i czasopism), fauny i flory, prace dzieci szkolnych, nieraz wzruszające w swej naiwności, ale za to w zainteresowaniu morzem szczere, modele fragmentów portu gdyńskiego, wielka panorama Gdyni — wszystko jest właśnie tą szkołą myślenia morskiego, o którą inicjatorom wystawy chodziło. Cel został znakomicie osiągnięty.

Otwarcia wystawy dokonał w imieniu Ministra W. R. i O. P. — kurator warszawskiego okręgu szkolnego prof. Pytlakowski. Przemawiali — organizator i inicjator wystawy insp. Szczerba, oraz wiceprezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. bryg. Kwaśniewski. Marynarkę wojenną reprezentował kdr. inż. Rymszewicz, który też świetnie zorganizował jej dział. Już w pierwszym dniu zwiedziło wystawę przeszło dwa tysiące osób, w tem Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontr-admirał Świrski, oraz kilka wybitnych osobistości ze świata naukowego i pedagogicznego.

Pożytek z wystawy będzie niewątpliwie wielki. Jest to bowiem pierwsza tego rodzaju impreza, obliczona nie na zysk czy reklamę, a na rzetelną wiedzę. Dotychczas nietylko dzieci szkolne, ale nawet ich pedagogowie brodzili często poomacku, szukając wiedzy o morzu, nie wiedząc gdzie otrzymać potrzebne materjały. Nieraz pytania dzieci pozostawały bez odpowiedzi, boć w dawnych podręcznikach kwestje te luźno tylko lub wcale nie były poruszane. W wydawnictwach prywatnych do dziś dnia trwa chaos, częstokroć błędne lub nieścisłe poglądy. To wszystko ma się ku końcowi. Będzie można wreszcie młodemu pokoleniu pokazać rzetelną *„prawdę morską"*.

Wystawa otwarta będzie do 10 marca. Pod jej koniec ukaże się jeszcze specjalnie dla nauczycielstwa przeznaczona broszurka — „Co to jest marynarka wojenna" — praca bynajmniej nie militarna, ale z punktu widzenia polityczno-narodowego i gospodarczego ujęta.

Mgr. B. KOSELNIK

Organizacja importu skór niewyprawionych do Polski

PRZED wojną światową wielkiemi centrami dla handlu skórami surowemi były Hamburg i Rotterdam. Porty te, koncentrując w składach konsygnacyjnych olbrzymie ilości skór, zaopatrywały w ten surowiec kraje Europy Środkowej i kraje, położone nad zlewiskiem morza Bałtyckiego.

Po wojnie światowej sytuacja się nieco zmieniła. Znaczenie portu hamburskiego, jako pośrednika w w handlu skórami, zaczęło maleć kosztem rozwoju nowego rynku dla skór w porcie antwerpijskim. Port ten na skutek powojennego nastawienia, jakie się wytworzyło wobec Hamburga, bardzo szybko potrafił rozwinąć u siebie ten dział pracy handlowej i dostatecznie konkurować pod tym względem z portem hamburskim i rotterdamskim. Do rozwoju rynku skórnego w Antwerpji przyczyniło się również założenie w r. 1932 drugiej z kolei w świacie giełdy terminowej dla skór, wzorowanej na giełdzie nowojorskiej z tą różnicą, że wzięto jako standart specjalny typ skór, który posiadał cechy, wymagane w Środkowej Europie, jako kraju konsumcji tego surowca.

W ostatnich zatem latach znajdują się w Europie nie dwa, lecz trzy wielkie rynki dla handlu skórami, które, dzięki, zorganizowanej sieci agentów i przedstawicielstw, tak w krajach produkcji skór surowych, jakoteż w ośrodkach ich konsumcji, zaopatrują w surowiec ten całą Europę Środkową, a m. in. garbarnie w Polsce.

Mówiąc o imporcie skór do Polski mam na myśli jedynie skóry niewyprawione, importowane do polskiego obszaru celnego głównie z poza Europy. Poza importem niewielkich ilości skór niewyprawionych, których produkcja na terytorjum Polski jest za skąpa albo też nie stoi na poziomie jakości skór zagranicznych, jak np. skóry lakierowane, zamszowe i t. p., Polska ogranicza się jedynie do importu skór niewyprawionych, surowych (mokro-solone i sucho-solone), pochodzących ze zwierząt stepowych, a odznaczających się twardością i grubością, które to cechy najbardziej kwalifikują je do wyrobu np. pasów transmisyjnych, podeszew i t. p., lub też do przywozu skór zwierząt, których produkcja jest niedostatecznie rozwinięta, np. skóry baranie, owcze, kozie i t. p.

Ośrodkami produkcji tych skór są głównie kraje Ameryki Południowej, Australja, Holandja z kolonjami i t. d. Stosunek importu skór wyprawianych do surowych jest minimalny. Przedstawiał się on w r. 1934 według statystyki handlu zagranicznego, jak 2:98.

Import skór surowych do Polski do r. 1929 odbywał się przeważnie drogą lądową, przyczem skóry z Austrji i Czechosłowacji szły bezpośrednio drogą kolejową, natomiast skóry z krajów zamorskich dostawały się za pośrednictwem Hamburga, Rotterdamu, Antwerpji oraz częściowo poprzez porty Rygę, Królewiec i Gdańsk. Kierowanie części importu skór na port gdański datuje się wprawdzie już od r. 1921, lecz, z przyczyn podanych niżej, handel tym surowcem nie potrafił się tu rozwinąć mimo, że były potemu odpowiednie warunki i port gdański spełniał rolę jedynie jednego z punktów przeładunkowych dla tego surowca.

Import ten za lata 1923 — 1929, obejmujący skóry surowe i wyprawione, przedstawia się następująco:

Rok	Przywóz w tonach Skóry surowe i wyprawione.
1923	6.670
1924	5.492
1925	4.936
1926	8.056
1927	10.171
1928	7.778
1929	4.073

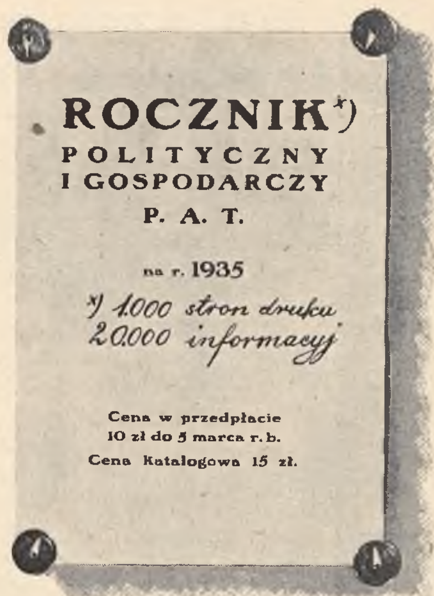
(w tem 3.515 t. skór surow.).

Dopiero r. 1932 staje się dla importu skór datą przełomową, ponieważ od tego czasu bierze w nim udział również port gdyński. Poniższe zestawienie ilustruje przywóz skór surowych przez obydwa porty polskiego obszaru celnego Gdańsk i Gdynię za lata 1929—1934.

Przywóz skór surowych w t.

Rok	Gdańsk	Gdynia
1929	3.515	—
1930	5.897	104
1931	4.187	249
1932	3.261	8.641
1933	1.608	16.638
1934	748	30.782

Jak wynika z powyższej tabelki port gdyński do r. 1929 udziału w imporcie skór do Polski nie brał. Nie odgrywał w tem zagadnieniu również wielkiego znaczenia port gdański, ponieważ głównym portom, pośredniczącym w dostawie tego surowca do Polski, jak Hamburg, Rotterdam i Antwerpja, nie zależało na kierowaniu transportów na port gdański, ale przeciwnie, zatrzymywaniu dotychczasowych zdobyczy, t. j. pośredniczenia w handlu skórami z Polską z pominięciem portów polskich. Sytuację tę ostatecznie zrozumiały odpowiednie czynniki rządowe, zastosowując morskie cła preferencyjne, aby tym sposobem skierować gros surowców, a m. in. i skóry surowe na porty polskiego obszaru celnego. Fakt ten doceniły również zainteresowane sfery gospodarcze, dążąc do bezpośredniego nawiązania kontaktu z producentami skór surowych i dokonywania importu z pominięciem pośrednictwa obcych portów w Europie. Akcja ta ze strony Polski zmusiła poniekąd pośredników w handlu skó-



rami do kierowania transportów tego surowca na porty polskiego obszaru celnego, co uwydatniło się w fakcie, że w 1934 r. prawie cały import do Polski, a także pewne partje dla Czechosłowacji przeszły przez porty polskie Gdańsk i Gdynię. Ogólna liczba skór surowych, przewiezionych przez obydwa porty, wyniosła w r. ubiegłym 31.530 t., z czego na Gdynię przypada 97,7% i na Gdańsk 2,3%.

Fakt kierowania prawie całego importu skór surowych dla garbarń polskich przez porty polskiego obszaru celnego nie rozwiązuje jednak jeszcze istotnej kwestji, jaką jest pośrednictwo handlowe. Cóż z tego, ża cały import skór przechodzi przez porty polskie, skoro handel tym surowcem spoczywa w rękach obcych i obce porty czerpią z tego tytułu zyski, spełniając przytem rolę zbędnego tutaj filtra.

Mimo, że w r. 1934 przeszło przez port gdyński 30.782 t. skór, to jednak rezultat będzie mniej zadawalniający, jeżeli się weźmie pod uwagę, że zaledwie znikomy odsetek tego surowca przeszedł z pominięciem obcego pośrednictwa. Jak zdołano ustalić na podstawie interpretacji statystyki portu gdyńskiego 74,5% skór, skierowanych na port gdyński w r. 1934, importowano za pośrednictwem portów obcych. Udział procentowy przy tem pośrednictwie przypadł w 48,5% pośrednikom w Rotterdamie, 29,5% pośrednikom w Hamburgu, 8,4% — w Antwerpji, 6,1% — w Hawrze (Paryż), 3,9% — w Londynie i 3,6% — w Kopenhadze.

Ponadto, biorąc pod uwagę pozostałe 25,5%, co odpowiada 8.876 t, można z całą pewnością twierdzić, że połowa z tego, t. j. 4.438 t. najwyżej mogła przejść do garbarń polskich z pominięciem obcego pośrednictwa, druga połowa natomiast przeszła niezawodnie za pośrednictwem kupiectwa obcego. Jeśli przyjmiemy, że z tej ilości ca 3.000 t. przeszło za pośrednictwem gdyńskiej firmy (Towarzystwo Handlu Zamorskiego Skórami), to zaledwie ca 1.500 t. przypadłoby na import bezpośredni: zamorski kraj produkcji — garbarnia w Polsce.

Z analizy tej wynika jasno, że 85,5% importu skór przez port gdyński przeszło za pośrednictwem firm obcych. Jeżeli przyjmiemy, że przeciętnie tytułem pośrednictwa przemysł garbarski musiał płacić zł. 5 od 1 t. towaru, to za 85,5%, co odpowiada 26.344 t., zapłacić musiał obcemu pośrednikowi przy imporcie skór sumę zł. 131.720.

Z powyższego wynika, że prawie cały handel skórami surowemi, przywożonemi do polskich garbarń, spoczywa w rękach obcych pośredników. Należałoby, przystępując z całym zapałem do akcji, stan ten zmienić przez stworzenie w porcie gdyńskim firm polskich dla handlu skórami. Firmy te z czasem, pracując planowo, mogłyby cały import polski przejąć w swe ręce, a ponadto spełniać również rolę pośrednika w handlu importowym tego surowca w odniesieniu do krajów, leżących w najbliższej sferze wpływów portu gdyńskiego.

Akcję tę z powodzeniem prowadzi już od zgórą roku, powstała pod koniec r. 1933, firma p. n. Towarzystwo Handlu Zamorskiego Skórami w Gdyni.

Powstające firmy tego typu mogłyby do pewnego stopnia liczyć na na pomoc w finansowaniu importu przez Bank Gospodarstwa Krajowego, który w ostatnim czasie przystąpił do tego rodzaju działalności handlowej na szerszą skalę.

Należałoby również pomyśleć o pewnych ułatwieniach dla skór w porcie gdyńskim. Chodzi tu o umożliwienie firmom importującym skóry, a mianowicie: odsalania, ważenia, badania jakościowego oraz krajania odrazu na części, jakie są żądane przez poszczególne garbarnie. Ta ostatnia czynność zwłaszcza wyjdzie z korzyścią dla firm gdyńskich, a jednocześnie zaoszczędzi pracy garbarniom.

Dla importu skór z pominięciem portów pośredniczących możnaby wykorzystać istniejące już regularne połączenia okrętowe, jakie port gdyński posiada z portami Ameryki Południowej i Północnej, Australji oraz Południowej Afryki.

Reasumując powyższe dane, należałoby w konsekwencji dążyć do stworzenia w Gdyni rynku terminowego dla skór, oraz powstania w Strefie Wolnocłowej odpowiednich składów konsygnacyjnych, skąd poszczególne partje mogłyby być kierowane do odnośnych garbarń w Polsce wzgl. na reeksport. Firmom, któreby się podjęły zorganizowania tego handlu w Gdyni, należałoby udzielić preferencji przy rozdziale pozwoleń przywozowych jak również, w celu umożliwienia im konkurencji z firmami tego typu w portach obcych, przyznać jak najdalejidące ulgi podatkowe oraz ulgi od opłat stemplowych.



Nokturny — Port rybacki — Ul. 10 Lutego

Import bawełny przez Gdynię


OGÓLNY obrót bawełny przez Gdynię za rok ub. wyniósł 360,645 bel = 81,955 ton, z której to ilości przypada: 61,740 ton na bawełnę ze Stanów Zjednoczonych, 9,236 ton na bawełnę z Egiptu, 6,323 ton na bawełnę z Indji, 2,083 ton na bawełnę z Turkiestanu, 1,206 ton na bawełnę z Peru, 641 ton na bawełnę z Kongo, 417 ton na bawełnę z Brazylji, 261 ton na bawełnę z Persji, 48 ton na bawełnę z Chin.

Na podstawie danych statystycznych lat ubiegłych, które wykazują:

rok	1929	205 ton
„	1930	564 „
„	1931	6063 „
„	1932	26839 „
„	1933	77733 „

widzimy kolosalny rozwój w przywozie tego tak ważnego surowca, jakim jest bawełna, nietylko dla polskiego przemysłu włókienniczego, lecz również dla portu Gdyńskiego.

Do imponującego rozwoju importu przyczyniły się nietylko wprowadzone w roku 1933 cła prewencyjne, lecz również firmy ekspedycyjne, które nie szczędząc wysiłków, jeszcze w roku 1931 sprowadziły z zagranicy dobrze płatnych specjalistów dla wyszkolenia polskiego zastępu kiperów i klasyfikatorów, a przedewszystkiem dla fachowego załatwiania całego szeregu spraw, związanych z manipulacją, jak próbobraniem, kontrolą, ustalaniem szkód, przeładunkiem i składowaniem bawełny.

Dzięki temu zapewniono obronę interesów nietylko przędzalnikom, lecz i zagranicznym załadowcom, którzy z początkiem byli bardzo wstrzemięźliwi i tylko z dużą rezerwą przesyłali bawełnę na składy konsygnacyjne do Gdyni.

Składy konsygnacyjne w ciągu ostatnich lat znacznie się powiększyły i cały szereg zagranicznych firm ma swoje konsygnacje bawełny w naszym porcie. Składy te w każdej chwili mogą pokryć potrzeby polskiego przemysłu włókienniczego.

Ekspansja Gdyni wnet doszła do sąsiedniej Czechosłowacji, stając do walki konkurencyjnej z niemieckim portem bawełny — Bremą, a nawet z włoskim portem — Triestem. Wysiłek nie był daremny. Cały szereg przędzalników czeskich korzysta już z usług naszego portu. Pewne ilości bawełny idą nawet do Litwy, t. j. do państwa, z którem Polska nie posiada uregulowanych stosunków politycznych i handlowych. Gdynia, jako ciągle szukający nowych dróg akwizytor — pozyskuje dla siebie i ten rynek.

Dokładnych cyfr ładunków tranzytowych dziś jeszcze nie można podać, jednak 12.000 ton dla całego tranzytu, będzie raczej zamało, aniżeli zadużo.

Dużą rolę w rozwoju importu bawełny na Gdynię odegrały linje okrętowe bezpośredniego przewozu bawełny.

Sfery gospodarcze zdały sobie sprawę, że przy uruchomieniu normalnego handlu bawełną należało sobie zapewnić regularne komunikacje okrętowe, któreby bezpośrednio, z pominięciem przeładunków w innych portach, przywoziły bawełnę w regularnych rozkładach podróży wprost z krajów produkcji do Gdyni.

Urzeczywistniła tę zdrową inicjatywę firma Bergenske Baltic Transports Ltd., która po długich przygotowaniach jeszcze w roku 1931 uruchomiła t. zw. Gulf Gdynia Line dla przywozu bawełny z zatoki meksykańskiej, oraz t. zw. Svenska Orient Line, służąca importowi bawełny z Egiptu.

Te dwie linje stworzyły podwaliny dla szybkiej bezpośredniej i regularnej komunikacji i dziś ich udział w ogólnym imporcie bawełny wynosi: 59.87%, czyli 36.960 ton przywozu bawełny ze Stanów Zjednoczonych oraz 93.55% czyli 8.640 ton przywozu bawełny z Egiptu.

Wywóz blachy cynkowej

Dr. A. S.



EKSPORT polski jest jeśli nie niemowlęciem, to w każdym razie jeszcze dzieckiem i to dzieckiem, któremu wypadło wzrastać w klimacie szczególniej przykrym, w dobie wszelkiego rodzaju ograniczeń—dewizowych, importowych i t. p. Do wyjątków należą dziś kraje, które trzymają się jeszcze zasady wolnego handlu.

Nietylko jednak z przeszkodami zewnętrznemi ma do walczenia wywóz polski. Brak mu jeszcze własnej organizacji, własnych eksporterów krajowych, własnej sieci przedstawicieli zagranicą, własnych banków, które ułatwiałyby jego finansowanie.

Mimo to, dziecko — widocznie mocne z natury — rośnie i rozwija się szybko.

Wśród artykułów wywozu polskiego na jedno z pierwszych miejsc wybiła się w roku 1934 blacha cynkowa. Eksport tej blachy osiągnął w roku omawianym około 5.000 ton, kierując się do 28 krajów całego świata. Do najpoważniejszych odbiorców tego wyrobu polskiego należą Japonja, Chiny, Południowa Afryka, w Europie zaś Danja, Anglja, Włochy, Rumunja. Dociera on aż do Australji, Peru, Chile, Siamu, Cejlonu, Filipin, Sudanu, nie mówięc o Egipcie, Palestynie i innych krajach bliskiego wschodu.

Przy wywozie do wielu egzotycznych krajów polska blacha cynkowa korzysta już z bezpośrednich połączeń morskich z Gdyni, przedewszystkiem na daleki wschód, a także do krajów Ameryki Południowej, Zatoki Meksykańskiej i t. d.

Baryłki z blachą cynkową dadzą się dziś spotkać na wszystkich nadbrzeżach naszego portu narodowego i ładują się na okręty, zdążające we wszelkich możliwych kierunkach.

Polska blacha cynkowa jest znana na rynkach obcych ze swej doskonałej jakości, tak że niektóre kraje płacą nawet cenę wyższą, niż żądana za towar z krajów współzawodniczących z nami w przemyśle cynkowym, byle otrzymać dobry towar polski. Zdarza się to szczególnie przy zapotrzebowaniu blachy cynkowej do celów dalszej przeróbki fabrycznej, np. do wyrobu baterji elektrycznych i t. p.

Wielkiem utrudnieniem eksportu polskiej blachy cynkowej jest wygórowany koszt dowozu jej do Gdyni oraz zbyt wysokie stawki niektórych przewozów morskich. Gdyby udało się osiągnąć usunięcie tych trudności, to przed eksportem polskiej blachy cynkowej otworzyłyby się widoki dalszego wielkiego rozwoju.





Rozwój polskiej żeglugi morskiej

W wywiadzie, udzielonym współpracownikowi naszej redakcji, dyrektor naczelny Towarzystwa „Gdynia Ameryka, Linje Żeglugowe S. A.", p. Aleksander Leszczyński, podzielił się z nami następującemi uwagami na temat rozwoju polskiej żeglugi morskiej i działalności kierowanego przez niego Towarzystwa.

JEDNYM z ważniejszych etapów prac nad rozwojem polskiej żeglugi morskiej było powstanie Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego „Linja Gdynia-Ameryka", założonego w r. 1930, które ostatnio, w związku z rozszerzeniem swoich agend przez stworzenie nowych tras żeglugi, zmieniło nazwę na: „Gdynia-Ameryka, Linje Żeglugowe, Sp. Akc.".

W pierwszym okresie swego istnienia Towarzystwo spełniło ważną rolę utrzymania bezpośredniego kontaktu z wychodźctwem polskiem za oceanem, podniesienia prestiżu Polski, która, stając się państwem morskiem, uruchomiła własne, polskie okręty dla przewozu pasażerów swoich i obcych.

Idea, która przyświęcała powstaniu i działalności Towarzystwa, znalazła żywy oddźwięk w Polonji amerykańskiej, czego wyrazem stały się liczne wycieczki do kraju na polskich okrętach.

Dążąc do spopularyzowania morza w szerokich warstwach społeczeństwa, T-wo „Gdynia-Ameryka" w następnych latach swej działalności podjęło planową organizację wycieczkowych przejazdów morskich. Dzięki odpowiedniej propagandzie, wycieczki morskie stały się bardzo popularne. Rejsy wycieczkowe pod banderę polską docierają do odległych krajów.

W połowie r. 1933 Towarzystwo uruchomiło Linję Palestyńską, dającą możność rozszerzenia ekspansji ekonomicznej Polski do krajów Bliskiego Wschodu, oraz stwarzającą nowe kierunki dla turystyki morskiej.

Najlepszą miarą działalności Towarzystwa są cyfry, ilustrujące ruch pasażerski i towarowy.

W r. 1934 na linji amerykańskiej przewieziono 7.517 pasażerów, 13.523 tonny towarów, oraz 5.315 worków poczty. Na linji palestyńskiej przewieziono 15.359 pasażerów w kierunku Palestyny, 5.369 pasażerów w kierunku Konstancy, razem 20.728 pasażerów i 6.590 ton towarów.

W związku z podjętemi pracami w kierunku odnowienia tonażu przedsiębiorstwa, co wyraziło się w budowie dwu nowych statków transatlantyckich, na progu r. 1935 czekają Towarzystwo nowe zadania i nowe możliwości.

Dla wypełnienia ich podjęte zostały odpowiednie przygotowania, zmierzające do nastawienia całej organizacji na obsługę, nie tylko polskich, ale i zagranicznych pasażerów, którzy korzystać będą z nowych, wyposażonych w ostatnie zdobycze techniki okrętów. Starannie dobierana jest służba hotelowa, z którą specjalnie zaangażowani nauczyciele języka angielskiego prowadzą regularny kurs od kilku miesięcy na statkach w czasie podróży.

Statek M./S. „Piłsudski", który kursować będzie od sierpnia r. b. na trasie Gdynia—Nowy Jork, przebywać będzie tę trasę w ciągu 8 dni i kilku godzin.

Statek „Kościuszko" w tym czasie skierowany zostanie na Morze Czarne i kursować będzie równolegle z „Polonią", wzmacniając komunikację na Linji Palestyńskiej.

Przed tem jednak, po gruntownej przebudowie w Stoczni Gdańskiej, „Kościuszko" odbędzie 24-dniową podróż z „wycieczką wiosenną" do Hiszpanji. Odjazd z Gdyni nastąpi w dniu 5 kwietnia b. r. (S.).

Traktat handlowy polsko-angielski

TRAKTAT handlowy, podpisany w dniu 27 lutego w Londynie pomiędzy Polską a W. Brytanją, składa się z 15 artykułów. Do traktatu, jako jego części składowe, załączone są również aneksy, a mianowicie: trzy listy zniżek celnych oraz protokuł wykonawczy.

Na wstępie traktatu znajduje się stwierdzenie, że Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Zjednoczonego Królestwa W. Brytanji i Irlandji Północnej zawarły traktat „w zamiarze dalszego ułatwienia wzajemnych obrotów handlowych".

Pierwsze trzy artykuły traktatu dotyczą zniżek celnych. W art. 1 stwierdzone jest, że towary pochodzące z W. Brytanji, a wymienione w pierwszej liście zniżek celnych, nie będą podlegały przy przywozie do polskiego obszaru celnego innym cłom, aniżeli te, o których mowa w aneksie.

W art. 2 Rząd Polski zobowiązuje się, że dopóki bilans handlowy między polskim obszarem celnym a W. Brytanją wraz z kolonjami i obszarami mandatowemi pozostanie korzystny dla strony polskiej, — Rząd Polski nie będzie stosował wobec przywozu brytyjskiego zasady kompensacyjnej i przyzna towarom brytyjskim korzystanie z najtańszej stawki celnej, przysługującej takim samym towarom, przywożonym z jakiegokolwiek innego kraju.

Art. 3 stwierdza, że towary polskie, wyszczególnione w liście zniżek celnych, nie będą podlegały przy przywozie do W. Brytanji innym cłom niż te, o których mowa w tym aneksie.

Art. 4 przewiduje równe traktowanie przy pobieraniu opłat wewnętrznych na rzecz państwa lub samorządów. Artykuł ten przewiduje również, że „w zakresie opłat licencyjnych, udogodnień rejestracyjnych i t. p. spraw, pojazdy motorowe, wyrabiane w Zjednoczonem Królestwie, będą korzystały w Polsce z traktowania niemniej przychylnego niż traktowanie, przyznane pojazdom motorowym produkcji polskiej".

W art. 5 Rząd W. Brytanji zobowiązuje się, że nie wprowadzi ilościowych ograniczeń przywozu względem towarów polskich, wymienionych w trzeciej liście celnej, ustalającej obecnie obowiązujące cła dla tych towarów polskich w W. Brytanji, o ile ograniczenia te pomniejszałyby wartość ustępstw taryfowych, przewidzianych w tym aneksie. Artykuł stwierdza jednak, że istnieje porozumienie co do tego, iż powyższe postanowienia nie będą się stosowały do takich ograniczeń przywozowych, „które okażą się konieczne do zapewnienia skutecznego działania planów regulowania w Zjednoczonem Królestwie rynku produktów rolniczych".

W art. 6 Rząd Polski zobowiązuje się przyznać odpowiednie kontyngenty przywozowe dla towarów W. Brytanji, podlegających na polskim obszarze celnym ograniczeniom przywozowym.

Art. 7 i 8 regulują sprawę przywozu polskich produktów rolniczych do W. Brytanji. W art. 7 „Rząd Zjednoczonego Królestwa zobowiązuje się nie reglamentować ilościowo przywozu do Zjednoczonego Królestwa bekonów i szynek, masła, jaj, drobiu, cukru i innych wytworów rolniczych polskiego obszaru celnego, chyba w takim zakresie, jaki okaże się konieczny dla zapewnienia skutecznego działania planów regulowania rynku dostaw wewnętrznych tych lub pokrewnych wytworów". W razie wprowadzenia reglamentacji przywozu któregokolwiek z tych wytworów, art. 7 przewiduje zastosowanie następujących kroków:

1) Rząd W. Brytanji przyznawać będzie dla polskiego obszaru celnego „słuszny udział w dozwolonych ilościach przywozu z zagranicy, uwzględniając miejsce, jakie polski obszar celny zajmował w przeszłości, jako dostawca tych wytworów na rynek W. Brytanji". Przydziały dla Polski przyznawane będą na tej samej podstawie, jak i przydziały dla innych krajów i na warunkach niemniej korzystnych.

2) Rząd W. Brytanji nie wprowadzi przymusowej reglamentacji ilościowej przywozu polskiego bez dania uprzednio Rządowi Polskiemu sposobności wspólnego omówienia przydziału dla Polski.

3) Gdyby ogólna ilość któregokolwiek z wymienionych poprzednio produktów rolniczych, dopuszczonych do przywozu do W. Brytanji z zagranicy, została w ciągu okresu reglamentacji zwiększona, Polsce przyznane zostaną przydziały dodatkowe na tej samej podstawie, jak i innym krajom.

4) Gdyby którykolwiek z krajów obcych, który wchodzi w rachubę jako dostawca, zrzekł się w całości lub częściowo swego przydziału, lub utracił prawo do niego, przydział dla Polski będzie zwiększony w stosunku niemniej korzystnym, niż jaki został przyznany innym krajom.

5) Zarządzanie wywozem do W. Brytanji z polskiego obszaru celnego wymienionych wyżej produktów rolniczych powierzone będzie Rządowi Polskiemu.

W art. 8 przewidziane jest:

„1) W razie wprowadzenia jakiejkolwiek zmiany w obecnym przydziale reglamentowanego zagranicznego przywozu bekonów, wskutek których to zmian przypadałby na rzecz polskiego obszaru celnego stosunkowo udział mniejszy, niż dotychczas, Rząd Zjednoczonego Królestwa zobowiązuje się, że przywóz bekonów z polskiego obszaru celnego dopuszczony będzie conajmniej w rozmiarach 41,4 procent ilości, przywożonej z tego obszaru w 1932 r.

2) Co się tyczy jaj, Rząd Zjednoczonego Królestwa przyjmuje zobowiązanie, że przydział dla polskiego obszaru celnego nie będzie mniejszy, niż 13½ procent ilości całkowitego dozwolonego przywozu z obcych krajów.

3) Rząd Zjedn. Królestwa uznaje, że wywóz masła z polskiego obszaru celnego do Zjedn. Królestwa w latach 1932-33 był niezwykle niski i że wskutek tego przydział na podstawie statystyki, obejmującej te lata, mógłby niewłaściwie przedstawić rzeczywistą pozycję polskiego obszaru celnego na rynku maślarskim Zjedn. Królestwa. Gdyby kiedykolwiek w ciągu trwania niniejszej umowy wprowadzona została w Zjedn. Królestwie reglamentacja przywozu masła, Rząd Zjedn. Królestwa dołoży wszelkich starań, aby zapewnić należyte uwzględnienie wspomnianej okoliczności. Rząd Zjedn. Królestwa zobowiązuje się nie reglamentować w ciągu 1935 r. przywozu masła z polskiego obszaru celnego dopóty, dopóki przywóz ten nie przekroczy: a) całkowitej ilości przywozu masła z polskiego obszaru celnego w 1929 r. oraz b) 1,8 procent całkowitej ilości przy-

wozu masła z obcych krajów do Zjedn. Królestwa w tymże roku.

W protokóle wykonawczym w części 2-ej Rząd W. Brytanji oświadcza ponadto, że, gdyby się okazało, iż z uwagi na niedawny rozwój handlu wywozowego Polski lub też dla innych czasowych przyczyn działających, w poszczególnych latach, przydział na podstawie statystyki nie odpowiadał rzeczywistej pozycji jakiejkolwiek gałęzi wytwórczości rolniczej Polski na rynku W. Brytanji, Rząd Zjedn. Królestwa dołoży wszelkich starań, aby zapewnić należyte uwzględnienie wspomnianej okoliczności.

Pozatem zacytować należy również część 6 protokółu wykonawczego do traktatu, która reguluje eksport gęsi polskich do W. Brytanji. Według tych postanowień, „przywóz żywych gęsi z polskiego obszaru celnego do W. Brytanji będzie dozwolony pod następującemi warunkami, które są ustanowione jako zabezpieczenie przed zawleczeniem choroby:

a) gęsi będą wyładowywane w porcie i miejscu, wyznaczonem w specjalnem rozporządzeniu brytyjskiego Ministra Rolnictwa i Rybołówstwa, jako stacja kwarantanny i to w celu zatrzymania i odosobnienia na okres 7 dni, przyczem zastrzega się, że w razie stwierdzenia u którejkolwiek gęsi wypadku pomoru lub cholery drobiu, wszystkie gęsi, znajdujące się wówczas na kwarantannie, będą wybite na zarządzenie tego Ministerstwa bez odszkodowania.

lub b) gęsi będą wyładowywane w wyznaczonym porcie na mocy uprzednio uzyskanego pozwolenia Min. Roln. i Rybołówstwa i przywożone stamtąd za pośrednictwem postronnego agenta przewozowego, uznanego i zatwierdzonego przez to Ministerstwo do wyznaczonej tuczarni, gdzie ptactwo będzie zatrzymywane w zabudowaniach do czasu uboju. Warunki, ustanawiane przez Min. Roln. i Rybołówstwa dla takich wypadków, mogą obejmować zakaz przewożenia dla innych celów, niż zniszczenie padłego ptactwa, ptactwa dotkniętego chorobą lub o nią podejrzanego.

Powyższe alternatywne sposoby nadzoru stosowane będą do przywozu dużych przesyłek gęsi w obrocie handlowym i nie będą wykluczały możności przyznawania specjalnych wyjątków dla drobnych przesyłek ptactwa specjalnych ras dla celów hodowlanych.

Art. 9 zabezpiecza dla wywozu polskiego o kolonij W. Brytanji i ziem mandatowych słuszny udział na wypadek reglamentacji przywozu i zastrzega, że polskie towary nie będą podlegały jakiejkolwiek dyskryminacji.

Art. 10 zajmuje się sprawami morskiemi. Rząd W. Brytanji oświadcza w nim, że nie będzie czynił żadnych zastrzeżeń co do zasady, przyjętej przez Rząd Polski, aby ze względu na interes emigrantów i opieki nad nimi, emigranci ci opuszczali Polskę drogą morską. Rząd Polski ze swej strony przedsięweźmie kroki, celem umożliwienia brytyjskim spółkom żeglugowym przewożenia emigrantów z portu polskiego obszaru celnego do krajów zaoceanicznych.

W protokóle wykonawczym stwierdzone jest ponadto, że obydwa Rządy, dążąc do ułatwienia przewozu towarów pomiędzy Polską a W. Brytanją, i do zapewnienia słusznego podziału pomiędzy statkami odnośnych linij polskich i brytyjskich, w zakresie przewożonych między obu krajami na ich statkach towarów — zgodziły się ściśle współpracować dla popierania dobrej zgody pomiędzy linjami Polski i W. Brytanji, trudniącemi się przewozem tych towarów, przyczem oba Rządy przyjęły do wiadomości wyniki rozmów, odbytych pomiędzy temi linjami dla omówienia poczynań, jakie należałoby niezwłocznie przedsięwziąć.

Art. 11 traktatu stwierdza, że wyrażenie ‚polski obszar celny“ oznacza w niniejszej umowie obszar, obejmujący zarówno terytorjum Państwa Polskiego, jak i W.M. Gdańsk.

Art. 12 zastrzega prawa Polski co do sytuacji W.M. Gdańska w związku z zawartym traktatem.

Art. 13 stwierdza, że postanowienia niniejszej umowy nie naruszają praw i zobowiązań, wynikających z traktatu handlowego, zawartego w 1923 r., i podkreśla zgodę obu stron co do tego, że wypowiedzenie tego traktatu handlowego, podpisanego w Warszawie 26 listopada 1923 r., nie będzie dokonane, dopóki zawarta umowa pozostaje w mocy.

Art. 14 przewiduje, że spory co do interpretacji obecnej umowy, względnie traktatu handlowego z 1923 r., kierowane będą do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze, względnie na żądanie jednej ze stron poddane zostaną Stałemu Trybunałowi Arbitrażowemu, zgodnie z postanowieniami Konwencji Haskiej.

Art. 15 przewiduje, że umowa będzie ratyfikowana i wejdzie w życie w 21 dni po dacie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych, które wymienione być mają w Warszawie możliwie najrychlej. Umowa obowiązywać będzie do dnia 31 grudnia 1936 r., ale w razie niewypowiedzenia jej na 6 miesięcy przed wyżej wymienionym terminem, będzie ona obowiązywała nadal w ciągu dalszych 6 miesięcy od chwili zgłoszenia wypowiedzenia. Artykuł ten przewiduje również możliwość jednostronnego wypowiedzenia umowy przez Rząd Polski, gdyby skutkiem zarządzeń Brytyjskich ilość towarów, przywożonych z polskiego obszaru celnego, została zmniejszona w takiej mierze, któraby usprawiedliwiała — zdaniem Rządu Polskiego — odpowiednie zmniejszenie przywozu do Polski towarów z W. Brytanji. W takim wypadku na żądanie Rządu Polskiego, które może być złożone w każdym czasie, lecz nie wcześniej, niż w ciągu ostatnich 2 miesięcy 1935 r., rozpoczęłyby się niezwłoczenie rokowania, celem rozpatrzenia tego stanu rzeczy. Gdyby w ciągu 2 miesięcy nie osiągnięto porozumienia, wówczas Rząd Polski będzie mógł w ciągu miesiąca po ukończeniu powyższego okresu oświadczyć Rządowi W. Brytanji swój zamiar wypowiedzenia umowy. Przestałaby ona obowiązywać w miesiąc po otrzymaniu takiego oświadczenia.

W uzupełnieniu Traktatu, protokół wykonawczy stwierdza, że „jednocześnie z rokowaniami handlowemi, które doprowadziły do zawarcia umowy, pewne organizacje eksporterów w Zjedn. Królestwie oraz importerów w Polsce wszczęły wspólną akcję celem lepszego zaznajomienia się z warunkami, jakie istnieją w każdym z tych krajów, oraz usunięcia tych przeszkód w rozwoju przywozu ze Zjedn. Królestwa do Polski. Akcja ta doprowadziła do zawarcia układów i porozumień, przewidujących dalszą współpracę w celu zapewnienia pełniejszego wykorzystania możliwości handlowych zarówno w Zjedn. Królestwie, jak i w Polsce“. Porozumienia te, nazwane przez stronę angielską „purchasing agreements“, to znaczy porozumienia co do uskuteczniania zakupów, mają na celu ułatwianie eksporterom W. Brytanji sprzedaży ich towarów na rynku polskim w płaszczyźnie równej konkurencji dla wszystkich krajów obcych.

Wśród zniżek taryfy celnej, wymienionych w aneksie, najciekawszą pozycją są zniżki, przewidziane dla samochodów, importowanych z W. Brytanji do Polski.

Cła te przedstawiają się następująco:

O ile chodzi o samochody osobowe z silnikiem 6-cylindrowym lub mniej, o pojemności cylindrów 1.400 cm. sześc. i mniej — 25 zł. od 100 kg. wagi i 25 proc. od wartości.

Dla takich samych samochodów, ale o pojemności cylindrów powyżej 1.400 cm. sześc. do 1.700 cm. sześc. — 65 zł. od 100 kg. wagi i od wartości 25 proc.

Przy pojemności cylindrów powyżej 1.700 do 2.300 cm. sześc. — 125 zł. od 100 kg. wagi oraz 25 proc. od wartości.

Przy pojemności cylindrów 2.300 cm. sześc. do 4 tys. cm. sześc. — 350 zł. od 100 kg. wagi i 25 proc. od wartości.

Przy pojemności cylindrów powyżej 4 tys. cm. sześc. — 300 zł. od 100 kg. wagi oraz 25 proc. od wartości.

Cła na motocykle z silnikiem o pojemności cylindrów 600 cm. sześc. i poniżej ustanowione zostały w wysokości 250 zł. od 100 kg., a z silnikiem o pojemności cylindrów powyżej 600 cm. sześc. — w wysokości 550 zł. od 100 kg. wagi.

Nowoczesne nawierzchnie drogowe w Polsce

ZNACZENIE dobrych dróg zdobywa coraz większe zrozumienie wśród szerokich warstw społeczeństwa.

Dzieło uporządkowania naszych dróg ruszyło w ostatnich czasach z martwego punktu. Dokonano narazie niewiele, ale tempo, w jakiem doprowadzono odcinki dróg, całkowicie zrujnowane, do stanu doskonałego, pozwala wierzyć, że z roku na rok zwiększać się będzie wydatnie ilość kilometrów o nowoczesnych, trwałych i gładkich nawierzchniach.

Kto pamięta jaką torturą była jeszcze w r. 1931 podróż z Warszawy do Radomia czy Tomaszowa, kto widział olbrzymie masy kamienia, kostki, asfaltu, potężne walce drogowe, tysiące robotników przy pracy — ten potrafi ocenić ogrom pracy, włożonej w wykonanie dobrej nawierzchni.

Od radjostacji w Raszynie przez Grójec do Jedlińska pod Radomiem, na długości około 70 km. w niespełna dwa lata firma Puricelli, której powierzono roboty, na zasadzie długoletniego kredytu, doprowadziła szosę do obecnego wzorowego stanu.

W tym okresie wspomniana firma wykonała asfaltową nawierzchnię na około 90 km. t. zw. drogi reprezentacyjnej do Spały oraz około 100 km. dróg również asfaltowych na Pomorzu. Średnio więc wykonała firma Puricelli prawie 130 km. nowoczesnych dróg w ciągu jednego sezonu.

Ze względu na wysoki koszt robót drogowych, kapitał w nie włożony powinien być chroniony i szanowany. Niestety, nie nauczyliśmy sie jeszcze należycie szanować dobra publicznego — własność publiczna traktowana jest w wielu wypadkach po macoszemu.

Na starannie sprofilowanych rowach przydrożnych pasą się krowy, niszcząc krawędzie i skarpy, na gładką powierzchnię asfaltu chłopskie wozy zjeżdżając z pola wprost przez rów nanoszą błoto, ciągną po niej brony i pługi, które niszczą pokrowiec asfaltowy.

Aby zapobiec na przyszłość podobnym faktom należałoby na drogach nowoczesnych pobocza zamknąć dla ruchu, cały ruch kołowy skierować na jezdnie, a dojazdy zabrukować.

A teraz kilka szczegółów o firmie: „Puricelli" (Sp. Akc. bud. dróg i kamieniołom. Oddział w Warszawie, Al. Róż Nr. 6, tel. 9-10-90), jednem z najpotężniejszych przedsiębiorstw budowy dróg w Europie. Centrala Firmy znajduje się w Medjolanie i posiada oddziały we wszystkich większych miastach włoskich oraz w całym szeregu państw w Europie i poza Europą. Budowa około 70% wszystkich dróg włoskich jest dziełem firmy Puricelli. Projekty i budowa wszystkich słynnych włoskich autostrad jest jej zasługą.

Pod nazwą autostrady rozumie się drogę specjalnie przygotowaną do ruchu samochodowego i wyłącznie dla takiego ruchu przeznaczoną. Celem jej jest umożliwienie jazdy jaknajszybszej przy całkowitem zagwarantowaniu bezpieczeństwa.

Autostrady nie przecinają ani koleje, ani też boczne drogi, omijają one miasteczka i osiedla, dostęp dla pieszych i wozów konnych jest wzbroniony i uniemożliwiony. Oczywiście, nie czas jeszcze myśleć o budowie podobnych dróg w Polsce, przyjdzie czas i na autostrady.

Obecnie należy dołożyć jaknajwiększych wysiłków, aby w krótkim czasie doprowadzić do porządku już egzystujące drogi. Pod tym względem wszystko jest jeszcze u nas do zrobienia: 5.000 klm. najważniejszych traktów państwowych czeka na gruntowną naprawę.

Eksport skór chromowych do St. Zjedn. A. P.

DO r. 1932 eksport skór chromowych z Polski na rynki zamorskie wogóle nie istniał. Pierwsze próbne transporty polskich skór chromowych wysłane były do Stan. Zjedn. Am. Półn. jesienią 1932 r. przez Polsko - Amerykańskie Towarzystwo Eksportowo - Importowe „Amdelta", sp. z o. o.

Śmiała inicjatywa okazała się celową. W r. 1932 eksport próbny wyraził się sumą około 50.000 zł., już jednak w r. 1933 znacznie rozwinął się, a w r. 1934 doszedł do sumy 500.000 zł.

T-wo „Amdelta" zdołało pozyskać stałe dostawy skór chromowych dla wielkich fabryk obuwia w Ameryce, jak Brown Shoe Co. w Filadelfji, Internationale Shoe Co. St. Luis, oraz dla garbarni: Allied Kic Co. w Bostonie, Seton and Leather Co. w Newark.

Miarą dalszego rozwoju eksportu jest fakt, że zamówienia z Ameryki na pierwszy kwartał r. b. dochodzą do sumy 750.000 zł. Garbarnie polskie, pracujące na eksport od r. 1933 (Zygmunt Kohn w Cieszynie, Spitzer i Sinaiberger w Skoczowie, Margosches w Stanisławowie), obecnie powiększają swój stan zatrudnienia, celem terminowego wykonania zamówień.

Eksport skór chromowych oparty jest na zasadzie kompensaty towarowej ze Stanami Zjednoczonemi, przy zastosowaniu autonomicznych zniżek celnych na skóry amerykańskie giemzowe i lakierowane, których Polska jest oddawna odbiorcą.

Podkreślić jednak należy, że zbyt sztywna i formalistycznie traktowana instrukcja, regulująca ten obrót, działa hamująco na rozwój eksportu, który, przy bardziej życzliwem traktowaniu, mógłby osiągnąć dużo lepsze wyniki.

Produkcja chromów opiera się niemal wyłącznie na polskim surowcu.

Jak dowiadujemy się, T-wo „Amdelta", którego założycielami i kierownikami są p.p.: Janusz Kozłowski, przemysłowiec, poseł na Sejm i A. J. Stybel, długoletni przedstawiciel na Europę amerykańskich garbarni fabryk obuwia, pertraktuje o zorganizowanie w Polsce produkcji zamszów ssakowych z polskiego surowca — skór cielęcych.

Zrealizowanie tych zamierzeń, niewątpliwie, byłoby bardzo pożądane, gdyż dotychczas zamsze importujemy z zagranicy. (S).

Z rady traktatowej

DNIA 1 marca odbyło się posiedzenie prezydjum Rady Traktatowej Samorządów Gospodarczych pod przewodnictwem prezesa Rady posła p. Minkowskiego.

Na posiedzeniu złożone zostało sprawozdanie z wyników ostatnio prowadzonych rokowań handlowych i zawartych traktatów i układów, a mianowicie omówione zostały: traktat z Hiszpanją, dodatkowy układ z Norwegją, przedłużenie stawek konwencyjnych z Czechosłowacją, układy kontyngentowe z Estonją, Danją i Grecją.

Szczegółowo omówione zostały sprawy, związane z prowadzonemi ostatnio w Bukareszcie negocjacjami co do strony technicznej wykonania umowy polsko - rumuńskiej, podpisanej w końcu ub. r.

Najwięcej uwagi poświęcono na posiedzeniu sprawie zawartego w ostatnich dniach traktatu z W. Brytanją. Ogólne tło negocjacyj oraz charakterystykę zasadniczą traktatu przedstawił zebranym p. P. Mińkowski, a szczegółowo omówił treść zawartego układu dr. Wł. Rasiński.

W dn. 2 marca odbył się dalszy ciąg posiedzenia. Rozpatrzona była przedewszystkiem sprawa ustosunkowania się Rady do zagadnienia obrotów polsko - niemieckich oraz omówiona została sytuacja traktatowa w stosunku do Francji, Austrji, Kanady, Holandji, Szwajcarji, Turcji, Węgier, Włoch i Unji Południowo - Afrykańskiej.

Handel zagraniczny Polski w styczniu

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska przedstawiał się w styczniu r. b. według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego następująco:

Przywóz 193.011 ton, wartości 61.938 tys. zł.

Wywóz 1.222.623 ton, wartości 78.291 tys. zł.

Dodatnie saldo w styczniu r. b. wyniosło więc 16.353 tys. zł.

W porównaniu do grudnia r. ub. wywóz zmniejszył się o 3.891 tys. zł., natomiast przywóz spadł o 4.228 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): żyto o 3,1, bali, desek, łat, opołów o 1,6, jęczmienia o 0,8, żelaza i stali o 0,6.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów, (w milj. zł.): szyn kolejowych o 1,4, nasion buraków cukrowych o 1,0, węgla o 0,8, koksu o 0,7, naftowych olejów pędnych i smarowych o 0,7, chmielu o 0,6, nasion koniczyn: czerwonej i białej o 0,5, kłód, dłużyc o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): pomarańcz i cytryn o 1,4, wełny owczej surowej, niepranej o 1,3, kopry o 0,9, skór futrzanych o 0,5.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): wełny owczej czesanej o 1,2, bawełny i odpadków o 1,1, żelastwa o 0,8, elektrycznych maszyn, aparatów, przyrządów i ich części o 0,6, winogron o 0,5, skór surowych o 0,5, śliwek o 0,4, orzechów o 0,4, tłuszczów i olejów roślinnych i zwierzęcych o 0,4, szmat o 0,4.

W styczniu 1934 r. dodatnie saldo bilansu handlowego było nieco mniejsze niż w styczniu r. b. i wyniosło okrągło 15,4 milj. zł. (import 65,3 milj. zł., eksport 80,7 milj. zł.).

Udział portów polskich w handlu zagranicznym

UDZIAŁ portów polskich w handlu zagranicznym stale wzmaga się, wynosząc w 1932 r. 66,5%, w 1933 r. 69,3% i w 1934 r. 72,2%. Tak się sprawa przedstawia — jeśli chodzi o obroty ogólne. W zakresie wywozu udział portów jest jeszcze silniejszy i w 1934 r. doszedł do 77,0% (w 1932 r. jeszcze tylko 71,5%). Natomiast mniejszy jest udział portów w przywozie do Polski, choć i tu wykazuje silne tempo zwyżkowe, gdy z 38,7% w 1932 r. podniósł się do 45,1% w 1934 r.

Gdynia w ogólnych obrotach handlu zagranicznego Polski bierze udział w 39,3%, przyczem w wywozie partycypuje w 40,9%, a w przywozie w 30,4%.

Udział Gdańska w handlu zagranicznym Polski jest nieco mniejszy, mianowicie w 1934 r. wyniósł 32,9% w obrotach ogólnych, mianowicie 36,2% w wywozie i tylko 14,7% w przywozie do Polski.

Powyższe obliczenia dotyczą tonażu. Biorąc pod uwagę wartość obrotów handlu zagranicznego, widzimy, że w 1934 r. udział portów w obrotach ogólnych wynosi 60,7% (Gdynia — 36,9% i Gdańsk — 23,8%), przyczem udział w wartości wywozu jest bardzo zbliżony do udziału w wartości przywozu.

Przez porty polskie, mianowicie, przeszło w 1934 r. 61,2% ogólnej wartości wywozu (Gdynia — 27,7% i Gdańsk — 33,5%) oraz 60,0% ogólnej wartości przywozu (Gdynia — 48,3% i Gdańsk — 11,7%). Powyższe dane zostały zaczerpnięte z tygodnika „Polska Gospodarcza" (zeszyt 6 z dnia 9 lutego r. b.).

Kolejność bander w porcie Gdyni

W ROKU ubiegłym weszło i wyszło z portu gdyńskiego ogółem 9.189 statków o łącznej pojemności 8.295.706 trn.

Z ogólnej tej liczby przypada na wejście 4.592 statki o poj. 4.142.142 trn. i na wyjście 4.597 jednostek o poj. 4.153.564 trn.

Według kolejności bander ruch statków w Gdyni przedstawiał się następująco (w tys trn.): Szwecja 1.794,7, Niemcy 1.008,4, Polska 949,9, Danja 855,2, Anglja 694,5, Norwegja 671,2, St. Zjedn. Am. 500,4, Włochy 443,9, Finlandja 434,5, Grecja 331,3, Holandja 162,7, Łotwa 99,9, Estonja 88,6, Francja 54,8, W. M. Gdańsk 52,8, ZSRR 31,6, Rumunja 29,2, Panama 19,0, Japonja 15,4, Jugosławja 15,3, Węgry 15,1, Litwa 11,8, Czechosłowacja 8,8, Kanada 6,7 i Austrja 0,3. Jak wynika z zestawienia, bandera szwedzka, podobnie jak w latach ubiegłych, utrzymała się na pierwszem miejscu. Bandera polska przesunęła się z drugiego miejsca na trzecie, a niemiecka z trzeciego na drugie. Wreszcie bandera duńska utrzymała się na czwartym miejscu.

Kierunki handlu zagranicznego Polski w 1934 r.

OBLICZENIA wysokości wymiany towarowej Polski z państwami zagranicznemi za r. 1934 wykazały, że w stosunku do krajów europejskich Polska posiadała w ub. r. dodatnie saldo wymiany handlowej w kwocie 338,7 milj. zł. Natomiast z krajami pozaeuropejskiemi wymiana handlowa Polski wykazała saldo ujemne w wysokości 161,8 milj. zł. Saldo to uległo jednak zmniejszeniu w porównaniu z r. 1933, w którym wynosiło 182 milj. zł. na niekorzyść Polski.

Najbardziej dodatnie dla Polski saldo wymiany handlowej wykazuje obrót towarowy z Anglją. Z krajem tym Polska osiągnęła w 1934 r. saldo dodatnie w wysokości 105,7 milj. zł. Z innych krajów europejskich, z któremi Polska posiada saldo dodatnie, należy wymienić w dalszej kolejności Niemcy, Belgję, Szwecję, Danję, Austrję, Czechosłowację, Irlandję, Finlandję, Holandję i Z. S. R. R.

Z krajów europejskich najbardziej ujemne dla Polski saldo wykazują obroty towarowe ze Szwajcarją, następnie z Francją.

Wśród krajów zamorskich najbardziej niekorzystnie kształtuje się dla Polski wymiana towarowa ze Stanami Zjednoczonemi, przyczem ujemne saldo dla Polski wynosi 98 milj. zł. Na dalszych miejscach pod tym względem stoi Australja, Indje Brytyjskie, Indje Holend., Egipt, Argentyna, Brazylja oraz kraje środkowo-amerykańskie.

Dodatnie saldo wymiany towarowej Polski z krajami zamorskiemi wykazuje obrót towarowy z Francuską Afryką Północną, Chinami, Palestyną oraz Syrją.

Ustroje monetarne

NA RYNKU księgarskim ukazała się b. użyteczna broszura magistra nauk ekonomicznych Edwarda Ochrymowicza, (odbitka z podręcznika dla inżynierów „Technik") pod tytułem „Ustroje Monetarne".

W pierwszej części swej pracy, podaje autor w formie zwięzłych i bardzo trafnie sformułowanych definicyj podstawowe pojęcie z dziedziny monetarnej. Zapoznanie się z temi definicjami przyniesie wiele korzyści każdemu i przyczyni się do usunięcia tak częstych nieporozumień na temat pojęć inflacji, deflacji, dewaluacji i t. d.

W drugiej części podaje autor tabelę monetarną ułożoną w bardzo przejrzysty sposób. Tabela obejmuje wszystkie, nawet najbardziej egzotyczne, waluty świata i podaje ile złotych trzeba zapłacić za jedną jednostkę złotego. Pozatem podaje dokładną wagę i próbę wszystkich monet złotych, rodzaje monet srebrnych, bilonu, pieniędzy papierowych a także ograniczenia dewizowe.

Praca Magistra Ochrymowicza wypełnia dotkliwy brak polskiej literatury handlowej i będzie niezastąpioną pomocą dla wszystkich, którzy praktycznie lub teoretycznie zajmują się sprawami monetarnemi i walutowemi. Największą korzyść z posługiwania się tą zwięzłą pracą odniosą bankowcy i ci wszyscy, których łączą stosunki z zagranicą, zwłaszcza z krajami zamorskiemi i egzotycznemi.

„Biuletyn Polsko-Łacińsko-Amerykański"

UKAZAŁ SIĘ czwarty kolejny numer „Biuletynu Polsko Łacińsko-Amerykańskiego" za miesiąc styczeń, wydawanego przez Izbę Handlową Polsko-Łacińsko-Amerykańską. Na bogatą treść ostatniego numeru składa się szereg artykułów z artykułem posła R. P. w Buenos Aires p. Władysława Mazurkiewicza p. t. „Argentyna jako teren polskiej ekspansji handlowej" — na czele. Dalej numer zawiera szereg materjałów informacyjnych i interesujących wiadomości z życia poszczególnych republik łacińsko-amerykańskich. Miesięcznik wydawany jest bardzo starannie i utrzymany na wysokim poziomie redakcyjnym.

Wystawa pływająca

W DNIU 2.III. odpłynął z Gdyni s/s „Dardanus" na Daleki Wschód z pierwszą wystawą wyrobów polskich. Na uroczystość przybyli z Warszawy: Dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego p. M. Turski i Radca M. P. i H. p. Dolnicki. W obecności p. Komisarza Rządu Fr. Sokola, Starosty Pomorskiego Wendorffa, Dyr. Urzędu Morskiego St. Łęgowskiego, Konsula Derezińskiego, Dyr. Tora, Dyr. F. Kollata, Dyr. Geysztora, przedstawiciela Linji Gdynia — Daleki Wschód p. Timana, przedstawicieli prasy i in. nastąpiło uroczyste pożegnanie statku. W wystawie ogółem bierze udział przeszło 70 wystawców reprezentujących wytwórczość polską. Najliczniej reprezentowane są gałęzie włókiennicze (Łódź, Białystok, Tomaszów, Żyrardów i t. d.), metalurgiczne (rury wodociągowe, gazowe, żelazo handlowe, stal, śruby, liny stalowe, cynk, narzędzia ogrodnicze i rzemieślnicze), konfekcyjne (trykotaże, koce, berety, ubrania gotowe, płótna, perkaliki i wszelkiego rodzaju tekstylja) i spożywcze, jak konserwy mięsne i jarzynowe, bekony, wyroby cukiernicze, wódki, likiery. Prócz tego w wystawie wzięło udział drzewnictwo, po części reprezentowane przez Dyrekcję Lasów Państwowych, wystawiając próbki dykt, fornierów, mebli giętych i szeregu przetworów drzewnych. W wystawie są reprezentowane również wytwórnie chemiczne, m. in. nawozy sztuczne, wytwórnie wyrobów fajansowych, ceramicznych i hut szklanych. Całość wystawy przedstawia się b. ciekawie, ma wybitne nastawienie praktyczne.

Wystawa Prób i Wzorów zawinie do następujących portów: do Hamburga w dn. 6 marca b. r., do Rotterdamu — 9 marca, do Port Said — 20 marca, do Penangu — 6 kwietnia, do Swettenham — 7 kwietnia, do Singapore — 8 kwietnia, do Hong-Kongu — 15 kwietnia, do Szanghaju — 20 kwietnia, do Dairenu — 28 kwietnia, do Kobe — 3 maja oraz do Yokohamy — 6 maja r. b. Po obesłaniu wymienionych portów próby i wzory zostaną przekazane Polskiej Izbie Handlowej w Szanghaju, celem zapoczątkowania stałej Wystawy Prób i Wzorów towarów produkcji polskiej, która będzie uruchomiona przez tę Izbę.

Organizacja arbitrażu bawełny w Gdyni

ORGANIZACJA arbitrażu bawełny w Gdyni dobiega końca. Specjalna komisja techniczna ukończyła prace nad regulaminem arbitrażu i przesłała go przedstawicielowi amerykańskiego Związku Eksporterów Bawełny na Europę, w celu wyrażenia swej opinji.

Uzgodnienie regulaminu ze Związkiem Eksporterów ma być w najbliższym czasie ostatecznie osiągnięte.

Izby Przemysłowo - Handlowe w Gdyni i w Łodzi wysłały już w początkach b. m. do Hawru na praktykę swych delegatów, którzy pod kierownictwem Izby Arbitrażowej w Hawrze przystąpili do praktycznej pracy na tamtejszym rynku bawełnianym.

Konferencja w sprawie obrotu produktami rolnemi z Gdańskiem

POD przewodnictwem wojewody pomorskiego Kirtiklisa odbyła się konferencja, poświęcona zagadnieniom obrotu produktami rolnemi z W.M. Gdańskiem oraz potrzebom rynku gdańskiego, jako poważnego konsumenta produktów rolnictwa. W obszernej dyskusji poddano rzeczowej krytyce dotychczasowe formy handlu i wskazano drogi jego usprawnienia pod względem ściślejszej kontroli cen, płaconych przez handel rolnikom, oraz konieczności dostosowania przydziału dostaw do siły i rozwoju produkcji tych powiatów, które są naturalnem zapleczem Gdyni i Gdańska.

Przyjęte na konferencji wnioski potwierdzają całkowicie dotychczas stosowaną politykę przydziału dostaw, z wyjątkiem tych wypadków, gdzie czas i doświadczenie wskazały inne drogi, bardziej odpowiadające warunkom chwili i praktyce życiowej.

Na konferencji jednomyślnie uznano preferencje w dostawach pięciu powiatom kaszubskim, a w drugim rzędzie dopiero reszcie powiatów, położonych z lewej strony Wisły województwa pomorskiego.

Bezpodstawne pogłoski o monopolu drzewnym w Polsce

WOBEC ukazania się w prasie krajowej i zagranicznej wiadomości o zamierzonem wprowadzeniu w Polsce monopolu handlu drzewem, który miałby być rzekomo powierzony firmie Paged, otrzymujemy zarówno ze strony zainteresowanych czynników urzędowych, jak i dyrekcji „Paged" (Polska Agencja Eksportu Drewna) stwierdzenie, że omawiane pogłoski są całkowicie bezpodstawne.

Szerzenie tego rodzaju pogłosek w okresie zawierania umów handlowych na kampanję rębną b. r. jest niewątpliwie szkodliwe i — zdaniem zainteresowanych — może być czynione chyba tylko przez koła, zmierzające do wywołania zamieszania na rynku drzewnym.

Ulgowe paszporty zagraniczne

CELEM zaspokojenia potrzeb, koniecznych w dalszym rozwoju życia gospodarczego portu gdyńskiego — władze centralne wprowadziły daleko idące ułatwienia przy wydawaniu paszportów zagranicznych dla sfer gospodarczych portu.

Ulgowe paszporty dla osób ze sfer przemysłowych i handlowych z terenu miasta i portu gdyńskiego będzie wydawać Komisarjat Rządu w Gdyni.

Dla osób, których wyjazd związany będzie z praktycznem szkoleniem się w obcych portach, z badaniem urządzeń portowych i organizacji handlu portowego, będą wydawane paszporty bezpłatne.

Spichlerz zbożowy w Szczecinie

JEDNYM z czynników, mającym podnieść konkurencyjność portu szczecińskiego wobec portów polskich Gdańska i Gdyni, jest budowa spichlerza zbożowego w Szczecinie. Nowy o całkowicie nowoczesnej konstrukcji spichlerz służyć ma do przeładunku nietylko zboża niemieckiego, lecz także polskiego. Koszta budowy tego spichlerza wynosić mają około 4 milj. RM, z czego 3 milj. dostarczyć ma angielsko-holenderskie towarzystwo „Uniliver" w formie 4,5% pożyczki, płatnej w guld. holenderskich w 3 ratach po 7—9 latach. Pozostały 1 milj. dostarczy „Gesellschaft für öffentliche Arbeiten" również w formie pożyczki płatnej po 20 latach przy 5,5% oprocentowaniu.

Spichlerz ten będzie eksploatowany we własnym zarządzie przez „Hafengesellschaft". Gdyby instytucja eksploatująca to urządzenie popadła w deficyt i nie mogła płacić rat amortyzacyjnych z tytułu zaciągniętej pożyczki, wówczas niedobory „Hafengesellschaft" będzie pokrywało Państwo Pruskie i miasto Szczecin w stosunku 2:1.

Pojemność spichlerza wynosić ma 22.000 ton, przyczem 8.000 t. znajdzie pomieszczenie na podłogach w komorach o pojemności 20 t., a reszta w silosach 30 m. wysokich o poj. 80—350 t.

Nowy krok na drodze usprawnienia komunikacji z portami Ameryki Południowej

W GOETEBORGU został spuszczony na wodę nowy statek m/s „Brasil", należący do linji okrętowej Johnson Line, utrzymującej komunikację okrętową między portami szwedzkiemi i polskiemi a Ameryką Południową.

Nowy statek odbędzie pierwszą swą podróż do portów Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires w drugiej połowie maja b.r.

Statek posiada ładowność 7000 ton; zaopatrzony jest on w urządzenia chłodnicze. Szybkość jego wynosi 15 węzłów.

Jest to już drugi statek z serji pięciu, jakie buduje Johnson Line.

Uruchomienie nowego statku przyczyni się do usprawnienia komunikacji towarowej między portami polskiemi a Brazylją i Argentyną.

Zakończenie konferencji gospodarczej państw północnych

ZAKOŃCZONA została konferencja gospodarcza państw północnych.

Wydany po zakończeniu obrad komunikat stwierdza, że poszczególne delegacje zdecydowały się polecić swoim rządom ściślejszy i stały wzajemny kontakt i współpracę, dotyczącą przyszłych rokowań o traktaty handlowe z innemi państwami, ceł i podwyżek celnych zagranicą, szkodzących handlowi państw północnych, oraz wszelkich innych, stosowanych w państwach trzecich, środków reglamentacji.

Delegacje będą śledziły z uwagą możliwości rozszerzenia postanowień konwencji w Oslo.

Wreszcie zdecydowano zwrócić się do rządów z prośbą o przeprowadzenie ankiety co do systematycznego i stopniowego unifikowania taryf celnych państw północnych.

Konferencja Łotwy, Litwy i Estonji w sprawach celnych

DNIA 14 MARCA rozpoczyna się w Tallinie konferencja przedstawicieli Łotwy, Litwy i Estonji, która zajmie się ujednostajnieniem nomenklatury celnej w tych trzech państwach.

Prace nad wyrównaniem bilansu handlowego łotewsko-sowieckiego

W ŁOTEWSKIEM Ministerstwie Spraw Zagranicznych odbyło się posiedzenie łotewsko-sowieckiej komisji mieszanej, na którem omawiano sprawę wyrównania niekorzystnego dla Łotwy bilansu handlowego z Rosją Sowiecką.

Obie strony wymieniły narazie między sobą zestawienia dotychczasowych obrotów handlowych i udzieliły danych o zamówieniach.

Dalsze posiedzenia komisji odbędą się po przestudjowaniu przez obie strony otrzymanych materjałów.

Litwa będzie dostarczała Łotwie robotników sezonowych

„DZIEŃ POLSKI" donosi z Kowna, że w dniach najbliższych zostanie podpisana umowa pomiędzy Łotwą a Litwą, na mocy której Litwa będzie mogła wysłać na roboty sezonowe do Łotwy około 14 tys. robtników.

Przedstawiciele Państwowego Banku Rolnego na Łotwie

DO RYGI przybyli celem zaznajomienia się z działalnością łotewskich organizacyj rolniczych i korporacji rolnej: dyrektor wileńskiego oddziału Państwowego Banku Rolnego Maculewicz oraz naczelnik wydziału centrali PBR Ludkiewicz.

Dyr. Maculewicz interesuje się pozatem działalnością organizacyj lniarskich.

Przedstawiciele PBR przyjęci byli przez ministra rolnictwa Kaulinsza oraz konferowali z przedstawicielami łotewskich instytucyj kredytu rolnego.

Z okazji pobytu gości polskich poseł R. P. Beczkowicz wydał śniadanie, na którem obecni byli: dyrektor Banku Łotewskiego, kierownik oddziału bałtyckiego M. S. Z. Wigrabs oraz przedstawiciele prasy.

Rewizja układu między Łotwą a Szwedzkim Syndykatem Zapałczanym

PARAFOWANY został układ w sprawie rewizji zawartego w 1928 r. układu między Łotwą a Szwedzkim Syndykatem Zapałczanym. Na podstawie zrewidowanej umowy eksport zapałek i materjałów drzewnych do wyrobu zapałek z Łotwy zostaje zredukowany.

W porównaniu z dotychczasowym stanem rzeczy, oznacza to jednak pewien wzrost tego eksportu, gdyż Syndykat Szwedzki w ciągu ostatnich dwóch lat nie dotrzymywał umowy co do rozmiarów eksportu z Łotwy.

Jednocześnie załatwiona została sprawa umówionej w poprzednim układzie, ale dotychczas nie wypłaconej przez Syndykat Szwedzki kaucji w wysokości 200 tys. dolarów. Kaucja ta zostanie przez Syndykat wpłacona w gotówce do łotewskiego Ministerstwa Skarbu.

Przed podpisaniem układu taryfowo-kontyngentowego z Estonją

PROWADZONE w ostatnich dniach rozmowy w Warszawie o układ taryfowo-kontyngentowy z Estonją — pomiędzy Ministerstwem Przemysłu i Handlu i poselstwem estońskiem w Warszawie, przy współudziale przybyłego z Tallina naczelnika Mikwitza z estońskiego M-stwa Spraw Zagranicznych — doprowadziły w dn. 15 lutego do zasadniczego ustalenia poglądów, wobec czego należy się spodziewać, iż układ — po zatwierdzeniu przez oba rządy — będzie mógł być w najbliższym czasie podpisany.

Dywidendy banków estońskiego i litewskiego za 1934 r.

DYWIDENDA Estońskiego Banku Państwa za rok ubiegły wyniesie 8%. Dywidenda Banku Litewskiego będzie wynosiła 5%.

Znaczna podwyżka stawek celnych na Litwie

Z KOWNA donoszą, że z dniem 7 lutego wprowadzona została na Litwie nowa znacznie podwyższona taryfa celna, którą objęte zostały prawie wszystkie artykuły importowe. Jednocześnie rozszerzono na dalszych 108 artykułów prawo o licencjach przywozowych, tak że obecnie prawie wszystkie operacje importowe odbywać się mogą jedynie na podstawie uprzednio uzyskanego zezwolenia Ministerstwa Skarbu. Daje to rządowi możność roztaczania nad importem ścisłej kontroli i regulowania zakupów zagranicznych, w zależności od wewnętrznej konjunktury i polityki gospodarczej.

Dla państwa, z któremi Lotwa nie posiada traktatu handlowego, w tej liczbie również i dla Polski, utrzymane zostały w mocy dodatkowe opłaty celne w wysokości 200% ceł normalnych.



● OBROTY PORTU W LUTYM.

Obroty towarowe portu Gdyńskiego za m. luty b. r. przedstawiają się następująco: ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 485.675,2 t (w styczniu 597.527,3 t) z czego na obrót zamorski przypada 483.664,3 t (w styczniu 596.617 t). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 72.111,5 t (w styczniu 83.932,7 t) a na wywóz 411.552,8 t (w styczniu 512.681,7). Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wynosił 2.010,9 t (w styczniu 909,9 t). Ogólne obroty towarowe w m. lutym w porównaniu do ubiegłego miesiąca zmniejszyły się o 111.852 t natomiast w porównaniu do m. lutego r. ub. zwiększyły się o 30.142 t.

● RUCH PASAŻERSKI PRZYBRZEŻNY.

Ruch pasażerski na statkach „Żeglugi Polskiej“ w komunikacji przybrzeżnej wyraża się w następujących cyfrach: 1928 r. 100.295, 1929 r. 153.254, 1930 r. 150.588, 1931 r. 127.152, 1932 r. 121.019, 1933 r. 169.790, 1934 r. 208.322. Największe ożywienie wykazuje linja Gdynia — Hel. Nadmienić należy, że w tegorocznym sezonie zimowym Żegluga Polska po raz pierwszy utrzymuje stałą komunikację wodną między Gdynią a Helem, co jest oparte prawie wyłącznie na przewozach towarowych i ma duże znaczenie dla półwyspu Helskiego, a przedewszystkiem dla portu rybackiego w Helu.

● RUCH W PORCIE W STYCZNIU.

W styczniu r. b. weszło do portu Gdyńskiego i wyszło ogółem 781 statków o łącznej pojemności 697.339 t z czego weszło 393 statki o pojemności 341.734 t a wyszło 388 st. o pojemn. 355.605 t.

Bandera polska zrobiła obrót 71.541 t, zajmując czwarte miejsce za szwedzką, norweską i duńską.

● WYWÓZ CUKRU PRZEZ GDYNIĘ W R. UB.

W r. ub. wywieziono przez port gdyński 101.725 ton cukru wobec 93.871 ton w 1933 r. oraz 88.309 t w 1932 r. O ile w latach ubiegłych eksport naszego cukru szedł z małemi wyjątkami do krajów europejskich, o tyle w 1934 r. w większej ilości był on kierowany na rynki zamorskie.

● DYREKTORZY FAR EAST LINE W GDYNI.

Do Gdyni przybyli przedstawiciele regularnej linji okrętowej na Daleki Wschód (Far East Line) dyrektorzy Adrian i Thornton. Z okazji swego pobytu złożyli oni wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, z którym odbyli dłuższą konferencję, poczem zwiedzili port.

● 15-TO LECIE ODZYSKANIA MORZA.

Z okazji 15-lecia odzyskania morza w Gdyni odbył się uroczysty obchód w którym wzięło udział całe społeczeństwo na czele z Komisarzem Rządu mgr. F. Sokolem, dowódcą D. O. K. VIII gen. Thomme i Dowódcą Floty Wojennej Kontr.-Adm. Unrugiem.

Podczas Akademji w obecności I sekretarza Ambasady Włoskiej w Warszawie hr. ittadini, oraz przybyłych z nim gości italskich, doręczono dla m. Gdyni od m. Littorji wazę z onyksu, pochdozącego z góry Circeo.

● HOLOWNIK „ŻUBR“ ZATONĄŁ.

Skutkiem szalejącego na wybrzeżu silnego sztormu w dn. 2.III. b. r. padł ofiarą holownik morski „Żubr“ podczas manewrowania na redzie portu gdyńskiego. Fala zalała pokład holownika, który w ciągu kilku chwil zatonął wraz z załogą. Jako ofiary żywiołu padli na posterunku: szyper I klasy Gustaw Ławcewicz, maszynista Leon Dudziński, palacz Michał Borówka i marynarz Piotr Bartoszewicz. Cześć ich pamięci!

● „POLSKIE MORZE DAWNIEJ A DZIŚ“.

W związku z 15-leciem odzyskania morza w najbliższym czasie zostanie otwarta wystawa „Polskie morze dawniej, a dziś“.

Wystawa obejmie 4 działy:

1) Historja Morza Polskiego od 980 — 1660 r.

2) Dawna Gdynia — z uwzględnieniem regjonalizmu. Rozbudowa Nowej Gdyni t. j. portu i miasta od Odzyskania Niepodległości do czasów obecnych.

3) Działalność portu Gdyńskiego i turystyka wybrzeża.

4) Wystawa marynistów polskich.

● WYSTAWA PRZEMYSŁOWO-RZEMIEŚLNICZA W GDYNI.

Jak już podawaliśmy, w czasie od 29 czerwca do 1 września b. r. odbędzie się w Gdyni ogólno-krajowa wystawa przemysłowo-rzemieślnicza. Z dotychczasowej ilości zgłoszeń z całego kraju, zarówno jak i z zagranicy, wystawa zapowiada się dobrze. Z zagranicy najwięcej zgłoszeń napływa z Niemiec. Również poważny udział w wystawie weźmie W. M. Gdańsk. Najwięcej zapytań co do gałęzi produkcji, reprezentowanych na wystawie, napływa ze Stanów Zjednoczonych A. P. oraz z krajów Bałtyckich, co jest dowodem dużego zainteresowania wystawą tamtejszego kupiectwa.

● POWAŻNE INWESTYCJE W PRZEMYŚLE RYBNYM W GDYNI.

Jak się dowiadujemy, jedna z nowopowstałych w porcie rybackim w Gdyni większych firm śledziowych organizuje własną flotyllę rybacką w ilości 15 kutrów dla połowów dalekomorskich. Pozatem przedsiębiorstwo to ma w najbliższej przyszłości rozpocząć budowę na koszt własny dużej zamrażalni, mogącej zamrażać do 100 tys. kg. ryb na dobę, magazynu dla solenia śledzi oraz ma rozpocząć fabrykację konserw rybnych łącznie z przerabianiem specjalnych gatunków szprotów na sardynki. Jest godne uwagi, że w tych przedsięwzięciach angażuje się wyłącznie kapitał polski.

● BUDOWA NOWYCH SZYBKOBIEŻNYCH MOTOROWCÓW DO PRZEWOZU OWOCÓW.

Utrzymująca stałą komunikację między Gdynią a Buenos Aires Agencja Maritima Johnson Line buduje szybkobieżne motorowce zaopatrzone w urządzenia chłodni-

cze. Pierwszy motorowiec ma odejść z Ameryki Południowej do Gdyni już w połowie kwietnia b. r., przyczem przestrzeń tę ma przebyć zaledwie w 24 dni. Umożliwi to m. in. szybki przewóz owoców z Ameryki Południowej do Gdyni.

● BUDŻET GDYNI NA ROK 1935/36.

W dn. 9 b. m. odbyła się w Komisarjacie Rządu w Gdyni konferencja budżetowa, na której komisarz rządu ustalił wytyczne gospodarki budżetowej na r. 1935/36. Globalna suma budżetu zwyczajnego wynosi w wydatkach około 2.800 tys. zł, a w dochodach około 3.600 tys. zł. Budżet inwestycyjny zostanie ustalony dodatkowo i zamknie się w ramach około 3 miljony zł. Budżet przyszłoroczny, jak dotychczasowe, będzie zrównoważony i utrzymany w ramach jaknajdalej idących oszczędności.

● TRANSPORTY RYB Z HELU DO GDYNI.

„Żegluga Polska" dowozi codziennie regularnie swojemi statkami z Helu świeże szproty i śledziki, które mają swoich odbiorców i są transportowane samochodami i furmankami w okoliczne miejscowości Pomorza, gdzie konsumcja ryb morskich stale wzrasta.

● WYDZIAŁ HANDLOWY PRZY SĄDZIE GRODZKIM.

Przy gdyńskim sądzie grodzkim zostaje utworzony wydział handlowy, który rozpocznie swoje funkcje z dniem 1-go kwietnia r. b.

● TRZECIE AUKCJE OWOCOWE W GDYNI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu udzieliło koncesji na otwarcie trzecich aukcji owocowych w Gdyni. Założycielami aukcyj są: Bank Amerykański, British and Polish Bank, Związek Bekonowy, Chłodnia Gdyńska, firma „Bananas". Koło Kupców Winnych i Kolonjalnych oraz kilku hurtowników i detalistów.

● SEZON BUDOWLANY.

Tegoroczny sezon budowlany w Gdyni zapowiada się dobrze. Po za budową prywatną powstanie cały szereg budowli jak rzeźnia miejska, 2 szkoły, Sąd Okręgowy, budowę którego już rozpoczęto i t. p. Naogół w roku bieżącym zostanie zainwestowane w budownictwie Gdyni około 20 miljonów złotych.

● ZE ZWIĄZKU LEGJONISTÓW.

Na odbytem dorocznem Walnem Zgromadzeniu Związku Legjonistów w Gdyni, po złożeniu obszernego sprawozdania i nakreśleniu planu działalności na przyszłość dokonano wyboru nowego Zarządu na czele którego stanął rotmistrz rezerwy Moszyński Stanisław. Na przewodniczącego Komisji Rewizyjnej wybrano majora dypl. Michalika Juljana.

● POŁOWY RYB W LUTYM.

Przybrzeżne połowy rybołóstwa morskiego w lutym b. r. wyniosły 2.375.080 kg. ryb o wartości 198.334 zł. na co przypada ilościowo 97% szprotów.

● BUDOWA KUTRÓW RYBACKICH.

Niebawem rozpocznie się budowa 3-ch nowych kutrów motorowych w stoczni rybackiej Morskiego Instytutu Rybackiego, która posiada obecnie nowe hangary umożliwiające równoczesną budowę 4-ch kutrów.

● BUDOWA BAZYLIKI.

Towarzystwo Budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni oblicza koszt budowy na przeszło 3 miljony złotych. Ogólna kubatura Bazyliki będzie wynosiła 69.551 m. sześc. Nie bacząc na bardzo nikłe fundusze, jakiemi rozporządza T-wo budowy w stosunku do ogólnego kosztu — z wiosną rozpoczną się planowe roboty ziemne oraz zakładanie fundamentów w przeświadczeniu, że całe społeczeństwo rozumie bezsprzecznie znaczenie ogólno-narodowe budowy Bazyliki i da pomoc w postaci ofiarnych składek.

● ZJAZD LEKARZY POWIATOWYCH.

W Gdyni odbył się Zjazd Lekarzy, w którym brało udział około 30-tu lekarzy powiatowych Województwa Pomorskiego. Przewodniczył na Zjeździe wicedyrektor Departamentu Służby Zdrowia p. Ostromęcki. Uczestnicy Zjazdu zwiedzili przed wyjazdem port, kwarantannę, oraz Zakłady Wodociągów i Kanalizacji.

● Z YACHT-KLUBU POLSKI.

Na odbytem dorocznem zebraniu Oddziału Morskiego Yacht-Klubu Polski został wyłoniony nowy zarząd na czele którego stanął K.-adm. J. Unrug, jako zastępca kmdor. Filanowicz i sekretarz kom. Solski.

● „DOM SPOŁECZNY" W GDYNI.

Sprawa budowy „Domu Społecznego" w Gdyni, któryby był siedzibą organizacji Społecznych, stowarzyszeń, związków i t. p., nabiera aktualności i wkrótce będzie rozpoczęta budowa.

Połowy morskie w lutym 1935 r.

1) Statystyka połowów i stan rybołówstwa.

Pogoda w lutym była dość odpowiednia dla wyjazdów na morze. Jeden tylko dzień był nadzwyczaj burzliwy i siła wiatru przekraczała 10. Było to w niedzielę, więc nie miało wpływu na ograniczenie połowów. Ograniczenia wynikały z niedostatecznego zapotrzebowania na szproty wskutek tego rybacy dość często zmuszeni byli do bezczynności.

Nie zważając na ograniczenia, szprotów złowiono dużo, nie mniej niżeli w lutym w ubiegłym roku. Połów odbywał się przeważnie w zatoce i był bardzo nierówny. Łowiące obok siebie kutry miały rozmaitą ilość: od 3 do 50 kwintali. Również domieszka drobnej ryby nie była jednakowa. Niekiedy podług oceny wędzarni dochodziła do 20%, spadając w następnych dniach prawie do zera. Do 20-go ilość szprotów była większa, później zmniejszyła się, więc wszystkie kutry mogły łowić bez ograniczenia ilości. W końcu miesiąca domieszki drobnych osobników w połowach prawie że nie było. Gdyby zbyt na szproty był zapewniony, to w bieżącym miesiącu wyłowionoby znaczne ilości tej ryby, gdyż wzrosła ilość kutrów.

Wobec ograniczeń niektóre kutry z Gdyni zaczęły uprawiać połów nocny śledzi włokami w zatoce gdańskiej. Wyniki były dość rozmaite. Niekiedy kuter przywoził do 1 tonny za noc. Śledzie były duże, wiosenne.

Połów łososi na takle zbliża się ku końcowi. Niektórzy rybacy już sprzątnęli swe takle tembardziej, że w Helu trudno było otrzymywać śledzie na przynętę. Zimowy sezon łososiowy pod względem zarobków był mniej korzystny, niżeli w roku ubiegłym.

Od 20-go rozpoczęto rybołówstwo łososiowe pławnicami, lecz bez większych wyników. Nie daje również wyników wystawianie sieci na mielnicę. Jak zwykle na wiosnę w pławnice plączą się dość często morświnie. Poza zatoką rybołówstwo było nieznaczne. W okolicach Wielkiej Wsi — Chłapowa łowiono nieznaczne ilości wątłuszy. W północnej części zatoki Puckiej po przesunięciu się lodów około 25 lutego łowiono nieznaczne ilości szczupaków.

Na rybołówstwo dalsze pod Bornholm wyszły trzy kutry dopiero w końcu miesiąca. Przeszkodą częściową były zapowiedzi radjowe stacji meteorologicznych o panujących lub spodziewanych silnych wiatrach na środkowym Bałtyku.

2) Przemysł i Handel.

Dostarczonego szprota przerobiły prawie całkowicie wędzarnie wybrzeża. Sprzedaż surowca na rynki miejscowe wskutek zniżki cen do zł. 5 za kwintal nieco poprawiła się. Skupem szprotów oprócz Spółdzielni zajmowało się kilku innych nabywców w Gdyni i w Helu. W handlu przerobionym towarem panowała chwiejność, wywołana przez nieustaloną na czas dłuższy cenę surowca, a pozatem przez konkurencję wędzarni. Ceny wędzarni na towar były

niskie, trzymając się na granicy kosztów własnych.

Na półwyspie znów rozpoczęły wędzenie drobne wędzarnie i władze administracyjne nie czynią obecnie przeszkód w pracy tych zakładów. Wskutek tego zwiększyło się niezadowolenie wśród tych, którym w ubiegłym roku zburzono drobne wędzarnie.

Wędzarnie w Gdyni zamierzają rozpocząć fabrykację szprotów w oliwie, jeżeli otrzymają kredyt z Banku Gospodarstwa Krajowego.

Wywóz ryby z Gdańska do Polski wykazuje następująca tablica:

szproty wędzone	128.042	kg.
certy wędzone	85	„
węgorze wędzone	5,5	„
łososie wędzone	372,6	„
leszcze świeże	1.260,0	„
śledzie wędzone	1.172,0	„
łososie świeże	150,0	„
szproty w oliwie	143.743,5	„
śledzie marynowane	87,25	„
minogi przyprawione	15.144,80	„

Na rynku śledzi solonych zauważono wstrzymywanie się od zakupu, co stoi w związku z zawarciem układu handlowego z Anglją. Importerzy posiadają order towar na składach, obawiając się strat, jeżeli zniżka cła będzie obejmować śledzie.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● NOWE LINJE REGULARNE W GDYNI.

Firma maklerska „H. Lenczat et Co. Ltd.“ zgłosiła do Urzędu Morskiego nowe linje regularne: Gdynia — Gdańsk — Helsingfors — Hamburg i Gdynia — Gdańsk — Abo — Mantyluuotu — Hamburg. Na pierwszej linji kursować będą statki raz na tydzień, a na drugiej co 14 dni. Dokładny rozkład kursowania statków na powyższych linjach zostanie ustalony wkrótce.

Jak się dowiadujemy, jugosłowiańskie towarzystwo okrętowe „Oceania“ ma zamiar otworzyć regularną linję między portami Adrjatyku a Gdynią. Linja ta obsługiwać będzie cały szereg portów europejskich, jak: Antwerpję, Amsterdam, Bordeaux, Hamburg, Hull, Kopenhagę, Lizbonę, Londyn i Rotterdam. Jest również w projekcie otworzenie stałej linji okrętowej między Warną a Gdynią.

● ZNIŻKA CELNA NA JABŁKA ŚWIEŻE.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 8, poz. 43, ogłoszone zostało rozporządzenie o zniżce celnej na jabłka świeże. Według wspomnianego rozporządzenia jabłka świeże, przywożone luzem i we wszelkiego rodzaju opakowaniach od 15 do 80 kg., sprowadzane w okresie od 1 stycznia do 31 marca r. b. włącznie, będą opłacały — za pozwoleniem ministra Skarbu — cło zniżone w wysokości 35 zł. od 100 kg. Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od 1 stycznia r. b. O ile w okresie od 1 stycznia do dnia wejścia w życie omawianego rozporządzenia uiszczone zostało od sprowadzonych jabłek dotychczasowe zniżone cło w wysokości 65 zł. od 100 kg. — różnica będzie mogła być zwrócona.

● SPRAWA TARYFY SPEDYTORSKIEJ ZA PRZEŁADUNEK DRZEWA W GDAŃSKU.

Jak informują sfery dobrze poinformowane, Rada portu w Gdańsku — na skutek kroku, poczynionego ze strony Polski — odbyła konferencję, której przedmiotem była sytuacja, wytworzona wobec wydania przez Senat Wolnego Miasta taryfy spedytorskiej za przeładunek drzewa w porcie gdańskim. Zdecydowano przeprowadzić w tej kwestji rozmowy z udziałem przedstawicieli Rady Portu, Senatu i zainteresowanych kół gospodarczych. Narazie Senat, idąc na rękę życzeniom czynników polskich, odroczył wprowadzenie w życie zarządzenia do dnia 1-go kwietnia r. b. Należy się spodziewać, że do tego czasu nastąpi uregulowanie tej sprawy.

● PROBLEM STWORZENIA W GDAŃSKU GIEŁDY BAWEŁNIANEJ.

„Danziger Neueste Nachrichten“, zajmując się obszernie kwestją stworzenia w Gdańsku giełdy bawełny — wysuwają szereg zastrzeżeń co do żywotności takiej giełdy w Gdyni. Pismo zaznacza ,że Gdynia nie może tak łatwo konkurować pod tym względem z Bremą, jednak stwierdza, że zabiegi gdyńskie należy śledzić bardzo uważnie.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W STYCZNIU.

Ruch towarowy w porcie gdańskim w styczniu r. b. wykazuje w porównaniu do grudnia r. ub. wyraźny wzrost. Import wyniósł 50.266.8 ton (w grudniu r. ub. 35.307,5 ton), eksport natomiast 522.021,2 t. (w grudniu r. ub. 458.120,0 t). W porównaniu jednak do stycznia r. ub. ruch towarowy w porcie gdańskim wykazuje pewien spadek.

● KONCESJONOWANIE SZEREGU GAŁĘZI HANDLU W GDAŃSKU.

Senat W. M. Gdańska wydał rozporządzenie, według którego handel artykułami, objętemi reglamentacją rynkową (przeważnie produkty rolnicze i rybołówstwa), wymaga koncesji, wydawanej przez władze gdańskie.

● LIKWIDACJA TRANSPORTOWEJ FIRMY WĘGLOWEJ W GDAŃSKU.

Firma „Progresscoal" w Gdańsku, zajmująca się przewozem węgla, została zlikwidowana.

● SPRAWA IMPORTU TOWARÓW POLSKICH NA RYNEK DUŃSKI.

W związku z przedłożeniem układu między Polską a Danją uruchomiony został przydział dewiz na towary polskie, objęte wspomnianem porozumieniem. Towary polskie, które stanowią najpoważniejsze pozycje wymiany towarowej z Danją, mają zatem zapewniony przydział dewiz. Do rzędu takich artykułów należą zwierzęta i przetwory zwierzęce, artykuły roślinne, przędza, tkaniny ,ubrania i t. p., przetwory naftowe, drzewo i produkty drzewne, artykuły chemiczne, wyroby żelazne, blacha, pierze i inne.

● PROBLEM ANGIELSKIEGO EKSPORTU ŚLEDZIOWEGO.

Naczelny inspektor rybołówstwa morskiego przy urzędzie rybackim dla Szkocji oświadcza w swoim raporcie, że klauzule, dotyczące eksportu śledzi angielskich, zawarte w traktatach handlowych z szeregiem państw, przyniosły pomyślne rezultaty. Szczególnie układ z Niemcami poprawił sytuację rybołówstwa śledziowego, która stawała się bardzo trudną. Wzrost zbytu śledzi brytyjskich w roku ub. zawdzięcza się przedewszystkiem konkurencyjnym cenom. Raport stwierdza jednak, że na dłuższą metę ceny te nie mogą się utrzymać, gdyż są mało opłacalne. W związku z tem wskazana jest reorganizacja przemysłu śledziowego.

● LIKWIDACJA WHITE STAR LINE.

Towarzystwo okrętowe White Star Line Ltd. zwołało na dzień 7 marca nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonarjuszów. Na zebraniu tem przedstawiona ma być akcjonarjuszom rezolucja, zalecająca dobrowolną likwidację spółki. Przedstawiciel White Star Line zaznaczył w odpowiedzi na zapytanie, że mająca być zlikwidowaną „White Star Line" niema już nic wspólnego z towarzystwem „Cunard — White Star", które, jak wiadomo, powstało stosunkowo niedawno.

● ZAINTERESOWANIE HOLENDERSKICH EKSPORTERÓW RYBNYCH RYNKIEM POLSKIM.

Zainteresowanie holenderskich eksporterów rybnych rynkiem polskim jest coraz większe. Ostatnio znów nadeszły z Rotterdamu ładunki śledzi solonych w większych ilościach.

● ZNACZNY WZROST DOSTAW WĘGLA POLSKIEGO DO BELGJI.

Ogólny przywóz węgla do Belgji uległ w b. r. zmniejszeniu, mianowicie z 587 milj. fr. belg. do 169 milj. Dostawy z poszczególnych krajów wykazały zmniejszenie a mianowicie z Niemiec, Francji, Holandji, Anglji, oraz z Zagłębia Saary. Natomiast dostawy węgla polskiego na rynek belgijski, obliczane na podstawie oficjalnej statystyki belgijskiej, wykazują poważny wzrost w stosunku do r. 1933, mianowicie niemal trzykrotny. W 1933 r. Polska dostarczyła 125,8 tys. ton węgla, wartości 11,9 milj. fr. belg., w roku zaś 1934 przywóz z Polski wyniósł 380,9 tys. ton, wartości 33,5 milj. fr. belg.

● FRANCUSKIE KONTYNGENTY IMPORTOWE NA DRZEWO NA ROK 1935.

W dniu 5 marca ogłoszone zostało rozporządzenie ministerjalne, ustalające kontyngenty przywozowe na drzewo i wyroby drzewne na rok 1935. Wysokość tych kontyngentów została ustalona na podstawie r. 1934, zmniejszono ją jednak o 20%. Pozatem francuskie Ministerstwo Rolnictwa rozporządza kwotą 230.400 ton drzewa, 250 ton wyrobów drzewnych, w tem znaczeniu, że kontyngentami temi może dysponować w stosunku do poszczególnych krajów dostarczających. Wnioski o zezwoleniu przywozu importerzy francuscy muszą wnosić, jeśli chodzi o pierwsze półrocze 1935 r., najpóźniej do dn. 28 lutego b. r. do francuskiego Ministerstwa Rolnictwa.

● OGRANICZENIE PRZYWOZU PRZĘDZY ZE SZTUCZNEGO JEDWABIU DO HOLANDJI.

Na podstawie ogłoszonego w dniu 28 lutego r. b. zarządzenia, wprowadzony został z dniem 1 marca r. b. kontyngent na przywóz przędzy ze sztucznego jedwabiu. Kontyngent został ustalony na przeciąg 3 miesięcy, przyczem przywóz odpowiadać ma 80% wagi netto przeciętnego przywozu w analogicznym 3-miesięcznym okresie lat 1933 i 1934. Przy imporcie wymagane jest świadectwo pochodzenia.

● WZROST IMPORTU Z POLSKI DO ST. ZJEDNOCZONYCH A. P.

Na zebraniu rocznem firmy „Ampol", stwierdzono bardzo wydatny wzrost importu z Polski do St. Zjednoczonych. Największem powodzeniem cieszą się polskie szynki, których import wynosi już dziś 57,7% całego importu szynek do Ameryki, podczas gdy import szynek z Niemiec spadł do 33,8%, z Czechosłowacji do 2%, a z Holandji do 3,5%. Firma „Ampol" importowała ogółem w 1934 r. 231.271 funtów szynek z Polski.

● TRANZYT DRZEWA SOWIECKIEGO PRZEZ LITWĘ.

Z Kowna donoszą: „Ljetuvos Aidas" podaje, że przez stację Możejki przechodzi codziennie 100 — 180 wagonów drzewa sowieckiego, które następnie jest przerabiane przez tartaki kłajpedzkie.

● RUCH OKRĘTOWY W PORCIE HAMBURSKIM W STYCZNIU.

Ruch okrętowy w porcie hamburskim wynosił w styczniu r. b. na wejściu 1.294 okrętów o poj. 1.463 tys. trn., na wyjściu zaś 1.417 okrętów o poj. 1.488 tys. trn. W stosunku do grudnia r. ub. nastąpił spadek tonażu o 6,9% na wejściu i 3,3% na wyjściu. Spadek ten ma charakter przedewszystkiem sezonowy.

● RUCH OKRĘTOWY W PORTACH MORZA PÓŁNOCNEGO W STYCZNIU BIEŻĄCEGO ROKU.

Ruch okrętowy w pięciu portach konkurencyjnych morza Północnego przedstawiał się w styczniu b. r. następująco:

W Hamburgu 1.294 statków o łącznej pojemności 1.462.923 trn, w Bremie 504 statki o pojemności 604.141 trn, w Antwerpji 835 statków o pojemności 1.433.062 trn, w Rotterdamie 856 statków o pojemności 1.367.790 trn, oraz w Amsterdamie 1.050 statków o pojemności 1.707.498 trn. W porównaniu ze styczniem 1934 r. ruch okrętowy w porcie hamburskim zmalał o 1,2%, w Bremie o 5%, w Antwerpji o 0,96%. Natomiast ruch w porcie Rotterdamu wzrósł o 4,6% i Amsterdamu o 5%.

● PRZEJŚCIE 2 STATKÓW RED STAR LINE W RĘCE NIEMIECKIE.

Niemiecka linja okrętowa Arnold Bernstein Line nabyła dwa statki Red Star Line, a mianowicie Westernland i Pennland. Statki te mają być odremontowane, przerobione na jedną klasę i będą kursowały pod banderą niemiecką, jakkolwiek zachowają firmę Red Star Line.

● NOWY TRANSATLANTYK „KSIĄŻĘ PAWEŁ".

Jugosłowiańskie T-wo Okrętowe „Baburica" wybudowało nowy statek o pojemności 9.000 ton, przeznaczony do służby transoceanicznej. Nowy statek otrzymał nazwę „Książe Paweł".

● DYREKTOR BREMEŃSKIEJ GIEŁDY BAWEŁNIANEJ W ŁODZI.

W ostatnich dniach bawił w Łodzi dyrektor bremeńskiej giełdy bawełnianej p. Schier celem nawiązania kontaktu ze sferami przemysłowemi i handlowemi, biorącemi udział w organizacji arbitrażu bawełny w Gdyni. W czasie pobytu w Łodzi p. Schier odbył szereg konferencyj.

● NA LITWIE WPROWADZONO OPŁATY OD LICENCYJ PRZYWOZOWYCH.

„Memeler Dampfboot" donosi, że na Litwie wprowadzono opłaty od udzielanych licencyj na przywóz towarów w wysokości od 300 do 3.600 litów, w zależności od kategorji, do której należy ubiegający się o licencję oraz w zależności od ilości wwożonego towaru.

● NOWY ZESZYT „INFORMATORA EKSPORTOWEGO".

W dniu 1 marca ukazał się Nr. 7 „Informatora Eksportowego", wydawanego przez Państwowy Instytut Eksportowy. Na treść numeru składa się omówienie możliwości odbiorczych rynku tureckiego, nowego systemu reglamentacji we Włoszech, zmian w systemie reglamentacji rumuńskiej i duńskiej, widoki zbytu trykotaży na rynku holenderskim oraz szereg innych aktualnych informacyj z zakresu możliwości eksportowych.

Z ŻYCIA IZB HANDLOWYCH

Rola portów polskiego obszaru celnego w obrotach handlowych polsko-brazylijskich

Dyrektor Izby Handlowej Polsko-Brazylijskiej, p. *Michał Czarnota-Bojarski*, udzielił współpracownikowi naszej redakcji następujących informacyj na temat roli portów polskiego obszaru celnego w obrotach handlowych polsko-brazylijskich.

ANALIZA danych statystycznych, dotyczących obrotów handlowych polsko-brazylijskich, w zestawieniu z rolą portów polskiego obszaru celnego w tych obrotach, daje niezmiernie ciekawy obraz.

Gdy w r. 1929 zaledwie 64% ogólnego tonażu naszego importu z Brazylji przechodziło przez porty polskiego obszaru celnego i to prawie wyłącznie przez Gdańsk, w r. 1933 odsetek ten wzrósł do 97,5%, a w r. 1934 do 99%, czyli, że obecnie zaledwie 1% tonażu naszego importu z Brazylji przechodzi przez porty obce.

O ile w latach 1929 i 1930 dominującą rolę w imporcie z Brazylji grał port gdański, a na Gdynię przypadało niecałe 0,4% tonażu, to, począwszy od r. 1931, — udział Gdyni stale wzrasta, wynosząc: w r. 1931 — 20,6%, w r. 1932 — 26,5%, w r. 1933 — 76.0%, w r. 1934 — 79,7%.

Jeśli chodzi o nasz wywóz do Brazylji, to udział portów polskiego obszaru celnego przedstawia się procentowo, jak następuje: w r. 1929 — w tonażu 98,6%, wartości 62,6%, w r. 1930 — w tonażu 98,8%, wartości 70,2%, w r. 1931 — w tonażu 98,9%, wartości 61,2%, w r. 1932 — w tonażu 13,2%, wartości 36,0%, w r. 1933 — w tonażu 89,6%, wartości 77,9%, w r. 1934 — w tonażu 99.6%, wartości 90,7%.

Choć na pierwszy rzut oka może się wydawać, że, za wyjątkiem zupełnie nienormalnego pod względem naszych obrotów z Brazylją r. 1932, cały nasz eksport do Brazylji szedł przez porty polskiego obszaru celnego, to jednak należy zwrócić uwagę na charakterystyczny stosunek odsetka wartości do odsetka tonażu, oraz wzrost odsetka wartości tego eksportu.

Zestawienia cyfrowe wykazują, że pewna część eksportu, i to bardziej wartościowego zmuszona była omijać polskie porty i korzystać z portów obcych. Zjawisko to tłomaczy się tem, że ładunki całookrętowe z naszym cementem i węglem korzystały z portów polskiego obszaru celnego, gdy przesyłki drobnicowe musiały być ekspedjowane przez porty obce, z powodu braku regularnych połączeń naszych portów z Brazylją.

Powstanie Polskiej Centrali Importu Kawy oraz zawarcie kontraktów z dwoma linjami okrętowemi „Finlandzką Południowo - Amerykańską" i „Johnson'a", utrzymującemi komunikację z głównymi portami brazylijskiemi w Rio i Santos, przyczyniło się do załatwienia, częściowo, kwestji wysyłki drobnicowych ładunków do Brazylji. Statki wspomnianych linji nie zachodzą jednak do portów Północnej Brazylji (Pernanbuco i Bahia) i tem do pewnego stopnia tłomaczy się, że część naszego eksportu, wprawdzie już nieznaczna, korzysta jeszcze z portów obcych (w r. 1934 przez porty obce wysłano 148 ton wartości 786 tys. zł.).

Na odcinku eksportowym znów widzimy wzrost znaczenia Portu Gdyńskiego. Gdy w r. 1929 zaledwie 7% tonażu eksportowano do Brazylji przez Port Gdyński, w r. 1933 wywieźliśmy już 92,3%, a w r. 1934 — 97,7%.

Dzięki rozwojowi Gdyni, umożliwiona jest ekspansja Polski na rynki zamorskie, a m. innemi. do Brazylji

Rozwój naszego eksportu do Brazylji jest konieczny, chociażby dla częściowego zrównoważenia bilansu płatniczego, oddawna niekorzystnego dla Polski. Po stronie wydatków naszych w Brazylji figurują: 1) wartość naszych zakupów w Brazylji, 2) sumy, wywożone przez emigrantów, 3) wydatki związane z emigracją w Brazylji, 4) koszty utrzymania placówek dyplomatycznych i konsularnych, 5) wydatki Polaków, udających się do Brazylji, w celach handlowych, społecznych i służbowych. Po stronie wpływów figurują: 1) wartość naszego eksportu do Brazylji, 2) bardzo nieznaczne przekazy emigrantów. 3) wydatki brazylijskich placówek dyplomatycznych i konsularnych. 4) bardzo słaby ruch przyjezdnych, przeważnie Polaków. Według przybliżonych obliczeń. bilans płatniczy kształtuje się następująco: po stronie wpływów — wartość naszego wywozu plus ca 300.000 zł., po stronie zaś wydatków — oprócz wartości naszych zakupów w Brazylji, jeszcze około 4.000.000 zł. i to w czasie słabego ruchu emigracyjnego do Brazylji.

Jak z tego wynika, jest rzeczą zupełnie naturalną i słuszną, że Polska dąży przez rozwój swego eksportu do Brazylji, jeżeli nie do całkowitego zrównoważenia, to przynajmniej do wyraźnego zmniejszenia swego ujemnego salda w bilansie płatniczym z Brazylją.

W tym kierunku osiągnęliśmy już pewne wyniki. Gdy w r. 1929 eksport nasz do Brazylji stanowił 15% wartości importu z Brazylji do Polski, to stosunek ten w r. 1934 wyraził się cyfrą 59%. (S.).

Rozwój stosunków handlowych Polski z Ameryką Łacińską

W rozmowie ze współpracownikiem naszej redakcji, p. Jan Wojnar, dyr. Izby Handlowej Polsko-Łacińsko-Amerykanskiej, wypowiedział następujące uwagi na temat obrotów handlowych z Ameryką Łacińską i roli, jaką w tych obrotach odgrywają porty polskie:

ROK ubiegły zaznaczył się poprawą obrotów handlowych Polski z krajami Ameryki Łacińskiej, zwlaszcza, jeśli chodzi o nasz eksport. W r. 1933 eksport z Polski do Ameryki Łacińskiej wyniósł 13,2 milj. zł., a w r. 1934 — 22,5 milj. zł. Import do Polski w r. 1933 wyraża się sumą 50 mil. zł., a w r. 1934 wzrósł bardzo nieznacznie, niedosięgając sumy 51 mil. zł.

Saldo ujemne Polski w obrotach handlowych z Ameryką Południową i Środkową, które w r. 1933 wyniosły 36 mil. zł., w r. 1934 zmniejszyło się do 28 mil. zł.

Niewątpliwie, dotychczasowe rezultaty naszego handlu z Ameryką Łacińską dalekie są od stanu zadawalniającego, zwłaszcza ze względu na dość wysokie jeszcze saldo ujemne Polski, nie mniej jednak widzimy już znaczną poprawę, która świadczy o tem, że wysiłki eksportowe nie są bezowocne i że przy wzmożeniu ich osiągniemy lepsze wyniki.

Zaznaczyć należy, że w r. ub. nastąpiła poprawa sytuacji gospodarczej w krajach Ameryki Łacińskiej, co w dużej mierze przyczyniło się do wzrostu naszego eksportu.

Eksport z Polski do Argentyny wzrósł o blisko 1,5 mil. zł. (w r. 1933 — 7.8 mil. zł., w r. 1934 — 9,1 mil. zł.). Biorą w nim udział niemal wszystkie branże przemysłowe. Największe pozycje zajmują dykty i wyroby hutnicze, a pozatem artykuły włókiennicze, chemiczne i t. d.

Eksport do Brazylji wykazuje duży wzrost: 5 mil. zł. w r. 1933 do 8,5 mil. zł. w r. 1934. Przeszło 80% naszego wywozu do Brazylji stanowią wyroby hutnicze: szyny i rury.

W Chile, dzięki poprawie sytuacji gospodarczej i dewizowej, eksport nasz z 235 tys. zł. w r. 1933 wzrósł do 1,2 mil. zł. w r. 1934. Wywozimy do Chile głównie rury, parafinę, a pozatem herety.

Zjawisko wzrostu naszego eksportu obserwujemy również w stosunku do innych państw Ameryki Południowej, jak Kolumbja, Vnezuela i t. d. Wyjątek stanowi jedynie Urugwaj, z którym obroty handlowe są nikłe.

Do Meksyku wywieźliśmy towarów w r. 1934 na sumę 1,5 mil. zł., podczas gdy w r. 1933 tylko za 360 tys. zł. Wywozimy do Meksyku wyroby włókienniczeg. chemiczne, bibułkę papierosową, dykty, parafinę.

Wzmógł się również nasz eksport do Ameryki Środkowej, który w r. 1933 wyniósł 166 tys. zł., a w r. 1934 — 739 tys. zł.

Podkreślić muszę, na podstawie obserwacji, że widoczne rezultaty wysiłków eksportowych osiągamy tam, gdzie pracują nasi agenci, lub gdzie istnieją przedstawicielstwa handlowe.

Obecnie pracuje 2 agentów na terenie Argentyny i 2 w Meksyku. Pozatem, w Ameryce Łacińskiej posiada swe przedstawicielstwa firma eksportowa „Gokkes". Pocieszającym objawem jest fakt, iż z niektóremi krajami Ameryki Łacińskiej poraz pierwszy w r. 1934 mamy już saldo dodatnie, np. z Meksykiem — 1.5 mil. zł., z Boliwją i t. d.

Zwrócić należy szczególnie baczną uwagę na rynki środkowo - europejskie, które przedstawiają duże możliwości dla naszego eksportu, a nie są należycie opracowane, co jest przyczyną tego, że przy 6 mil. zł. obrotów Polski z Ameryką Środkową, saldo ujemne Polski wynosi przeszło 5 mil. zł.

Jeśli chodzi o import z Ameryki Łacińskiej do Polski, to, jak wiadomo, obejmuje on wyłącznie surowce i artykuły spożywcze. Z Brazylji sprowadzamy surowce i kawę, z Argentyny — wełnę, quebracho, siemię lniane, skóry surowe, z Kolumbji — skóry, kawę, kakao, banany i t. d.

Dzięki nawiązywaniu bezpośrednich kontaktów, dominujące do niedawna przy imporcie z Ameryki Łacińskiej obce pośrednictwo stopniowo jest usuwane.

W obrotach handlowych z Ameryką Łacińską co raz większa rola przypada portom polskim. Dzięki odpowiedniej polityce morskiej i celnej, następuje koncentracja importu w naszych portach. W l. 1929-31 połowa importu z Ameryki Łacińskiej szła przez porty polskie, w r. 1933 udział naszych portów wzrósł już do 80%, a w r. 1934 wzmógł się jeszcze hardziej.

Opierając się na dotychczasowych wynikach, oraz na podjętych pracach, obliczonych na przyszłość, sądzę, że rok 1935 zaznaczy się dalszym wzrostem wzajemnych obrotów handlowych Polski z Ameryką Południową i Środkową.

Dla pomyślnego ukształtowania się tych stosunków byłoby bardzo pożądane zawieranie z poszczególnemi państwami Ameryki Łacińskiej umów handlowych, normujących obroty pod względem prawnym, względnie tranzakcji kompensacyjnych. Konieczne jest również delegowanie do Ameryki Łacińskiej misji handlowych, dla przeprowadzenia dokładnych badań możliwości eksportowych, oraz dalsze rozwinięcie sieci agentur. (S.).

W sprawie komunikacji z Ameryką Łacińską

Wiceprezes Izby Handlowej Polsko-Łacińsko-Amerykańskiej, dyr. Towarzystwa Eksportowo-Importowego „Gokkes", inż. Stefan Katelbach, w rozmowie ze współpracownikiem naszej redakcji poruszył ważną kwestję usprawnienia komunikacji morskiej z Ameryką Południową, wypowiadając na ten temat następujące uwagi:

STOSUNKI handlowe Polski z krajami Ameryki Łacińskiej , które przed kilku laty prawie wcale nie istniały, rozwijają się w ostatnich latach pomyślnie, wykazując tendencje do dalszego wzrostu wzajemnych obrotów.

Stosunki te oparte są na zdrowych podstawach, gdyż z jednej strony Polska potrzebuje surowców, które posiada w nadmiarze Ameryka Południowa i Środkowa, a z drugiej strony istnieją wielkie możliwości dla eksportu naszych wyrobów przemysłowych do Ameryki Łacińskiej, która prawie wcale ich nie produkuje.

Oczywiste, ekspansja nasza na rynki południowo- i środkowo-amerykańskie wymaga wielu wysiłków w kierunku wzmocnienia aparatu przedstawicielstw handlowych, usuwania zbędnego pośrednictwa obcych, usprawnienia komunikacji żeglugowych i t. d. Braki w komunikacji żeglugowej, które dotkliwie dają się odczuwać, są jedną z najistotniejszych bolączek polskiego eksportu.

Pierwszym warunkiem usprawnienia tej komunikacji jest ustalenie regularnych rejsów w ściśle określonych terminach. Przypadkowość, jaka panuje w tej dziedzinie, stwarza trudności dla eksporterów, którzy oczekiwać muszą z ładunkiem towarów na okazję.

Pozatem, jeśli chodzi np. o eksport szyn, który w wywozie naszym do Brazylji stanowi główną pozycję, to stwierdzić trzeba, że kursujące obecnie do Brazylji okręty nie są przystosowane do przewozu tego artykułu, nie posiadają bowiem dostatecznie długich luk, ładowanie natomiast szyn na znajdującej się na spodzie drobnicy, wyjmowanej często po drodze, podraża koszty przewozu.

Jeśli się weźmie pod uwagę, że fracht kawowy jest kilka razy droższy od towarów, które Polska wywozi, że zatem przewóz importu z Ameryki Łacińskiej do Polski jest, niewątpliwie, korzystnym interesem dla towarzystw okrętowych, to wzamian za to, powinniśmy mieć zapewnioną regularną, wygodną komunikację okrętową dla przewozu naszego eksportu.

W związku z rozwojem stosunków handlowych Polski z krajami Ameryki Łacińskiej — wydaje mi się — należałoby pomyśleć o uruchomieniu stałej, polskiej Linji okrętowej. Na tej drodze znalazłaby najwłaściwsze rozwiązanie zarówno kwestja regularnych rejsów, jak i przystosowania okrętów do naszych potrzeb.

Nadto, dla naszych okrętów Port Gdyński nie byłby tylko punktem przejściowym, ale wyjściowym i przyjściowym.

W tych warunkach możnaby liczyć na przewóz towarów z państw sąsiednich do Ameryki Łacińskiej i odwrotnie.

Rozpatrując kwestję rentowności stałej linji okrętowej do Ameryki Łacińskiej, oczywiste, należy brać pod uwagę nietylko ruch towarowy, ale i pasażerski. (S.).

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY



OD REDAKCJI

Chcąc udostępnić szerokim rzeszom czytelników polskich i zagranicznych, otrzymywanie „Wiadomości Portu Gdyńskiego" w czasie możliwie najszybszym, Urząd Morski w Gdyni, pod którego redakcją pozostaje statystyka obrotów portu, wobec zmiany wielkości i struktury tych obrotów, czuje się zmuszonym do uproszczenia dotychczasowej formy publikowania działu urzędowego.

Począwszy od stycznia 1935 r. w dziale urzędowym „Wiadomości Portu Gdyńskiego" publikowane będą dotychczasowe dane z tem, że, wzamian szczegółowej statystyki z obrotów zamorskich, podawana będzie statystyka bez zaznaczania krajów pochodzenia i przeznaczenia z podaniem ważniejszych pozycji importu i eksportu, co powinno ukazanie się każdego numeru znacznie przyspieszyć.

Darzone żywem zainteresowaniem w kraju i zagranicą „Wiadomości Portu Gdyńskiego" niewątpliwie nadal spotykać się będą z tą samą życzliwością, jako jedyny organ Portu Polskiego.

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. STYCZEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w styczniu r. b. wyniósł 597.527,3 t wobec 681.226,7 t w grudniu ub. r. oraz wobec 526.396 t w styczniu 1934 r.

Pewien zresztą nieznaczny spadek obrotów towarowych portu w mies. sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. grudniem podobnie jak w latach ubiegłych spowodowany został w pierwszym rzędzie dzięki zwykłemu w tym okresie pogorszeniu się warunków nawigacyjnych na Bałtyku oraz dążnością życia gospodarczego do ukończenia wielu tranzakcji przed końcem roku kalendarzowego, co się zawsze odbija na pierwszym miesiącu następnego roku. W porównaniu jednakże z 1934 r. 1-szy miesiąc 1935 r. przynosi wzrost obrotów o 13,5%.

Ruch statków w styczniu r. b. w porównaniu z ub. miesiącem grudniem wykazuje pewien nieznaczny spadek. Wyjątek stanowi tu wzrost ilości statków na wejściu. Przyszło bowiem 393 statki o pojemności 341.734 nrt. wobec 379 statków o pojemności 342.321 nrt. w grudniu r. ub. Wyszło natomiast 388 statków o pojemności 355.605 nrt. wobec 394. statków o pojemności 356.060 nrt. w grudniu r. ub. Znaczną poprawę wykazuje jednakże ruch statków w styczniu r. b. w porównaniu ze styczniem 1934 r. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu r. b. wyniósł 869,5 nrt. (w grudniu r. ub. 903,2 nrt.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła w styczniu 49 (w grudniu 42). Średni postój statków wyniósł w mies. sprawozdawczym 66,4 godz. (w grudniu 59,2 godz.).

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja, Norwegja, Danja, Polska, Niemcy, Anglja, Włochy, Stany Zjedn. Am. P., Grecja, Finlandja i t .d., wykazując pewne korzystne przegrupowanie Norwegji z 6-go miejsca (w grudniu r. ub.) na 2-gie (w styczniu r. b.) kosztem Anglji, która z 2-go miejsca (w grudniu r. ub.) przesunęła się na 6-te w styczniu r. b.). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowanych było 20 państw wobec 19 w grudniu roku ubiegłego.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu styczniu 1935 r. — 596.617,4 t wobec 672.432,1 t w grudniu r. ub. oraz 525.728,7 w styczniu 1934 r. Pewien spadek obrotów (o 75.815 t) w styczniu r. b. w porównaniu z grudniem r. ub. rekompensuje wzrost obrotów (o 70.888 t) w stosunku do stycznia 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski sumą — 83.932,7 t oraz wywóz zamorski sumą — 512.684,7 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (83.932,7 t) wykazuje pewien spadek w porównaniu z grudniem r. ub. (91.395,6 t) oraz wzrost w stosunku do stycznia 1934 r. (70.564,5 t). Zmniejszenie przywozu spowodowane zostało w pierwszym rzędzie spadkiem następujących pozycyj: fosforytów 1.880 t (9.871 t), brakiem poz. soli potasowej (3.909 t), bawełny i odpadków 5.673 t (7.212 t), tłuszczów zwierz. surowych 454 t (531 t), tłuszczów i olejów roślinnych 173 t (230 t), rud różnych 641 t (5.490 t) oraz brakiem poz. pirytów (660 t).

Szereg natomiast pozostałych poważniejszych pozycji przywozu wykazuje wzrost: owoce świeże i suszone 11.316 t (5.650 t), śledzie 4.808 t (3.076 t), tytuń 540 t (81 t), garbniki 699 t (529 t), skóry 2.601 t (2.374 t), wełna i odpadki 2.201 t (1.822 t), juta 1.501 t (691 t), złom żelazny 37.901 t (34.816 t). Poważny wzrost importu owoców świeżych (szczególnie pomarańcz, mandarynek i t. d.) łączy się ze znaczną zniżką cła na pomarańcze hiszpańskie, wprowadzoną w II-ej połowie grudnia 1934 r. O utrzymującej się nadal intensywności obrotów drobnicowych w porcie Gdyni świadczy wzrost pozostałych pozycji przywozu.

Wywóz w miesięcu sprawozdawczym (512.684,7 t) wykazuje pewien spadek w porównaniu z grudniem r. ub. (581.036,5 t) oraz wzrost w stosunku do stycznia 1934 r. (455.164,2 t).

Spadek wywozu wywołały przedewszystkiem pozycje: węgiel eksportowy 422.082 t (477.415 t), bunkier 22.319 t (27.818 t), koks 21.080 t (25.753 t), cukier 6.332 t (8.943 t), cement 755 t (900 t), drzewo tarte 2.849 t (5.532 t), brak poz. bali i słupów tel. (426 t), szyny kolejowe 2.210 t (4.556 t) oraz papa, tektura i papier 632 t (1.017 t).

Wzrosły natomiast pozycje: żyto 8.179 t (314 t), mąka ryżowa i pastewna 1.965 t (1.115 t), bekony 2.150 t (1.618 t), masło 130 t (9 t), makuchy 2.885 t (2.191 t), soda 900 t (325 t), dykty 973 t (520 t), metale różne (głównie żelazo sur. i handl.) 5.091 t (4.333 t) oraz cynk i blacha cynkowa 1.582 t (1.898 t). Wśród powyższych artykułów eksportowych podkreślić należy rozwijający się nadal eksport produktów hutniczych (żelaza surowe i handlowe oraz materjały nawierzchni kolejowej) oraz produktów przemysłowych drzewnych (dykta, meble gięte).

W związku z nadeszłą zimą żegluga z wnętrzem kraju drogą wodną w styczniu nie odbywała się.

Są do zanotowania jedynie trzy pozycje w obrocie przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem. Na przywozie — ryby z połowów własnych 843 t, oraz na wywozie — strączkowych 38 t oraz drzewa 29 t.

W związku z zimą ruch pasażerów nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 73 osoby (w grudniu 247), wyjechało zaś 367 osób (w grudniu 35).

III. OBRÓT TOWARÓW (*GOODS TURNOVER*) TON

1. OBRÓT ZAMORSKI (*OVERSEAS TRAFFIC*)

A. Przywóz (*imports*)

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)	Od początku roku
Cały przywóz	**83 932·7**	**91 395·6**	
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**19 203·5**	**12 907·3**	
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	6 118·5	5 240·5	
30. Ryż surowy *(rice)* ...	70·1	36·—	
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	11 316·2	5 649·8	
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	46·8	105·3	
76. Kawa *(coffee)*	437·5	189·2	
78. Herbata *(tea)*	90·8	54·6	
80. Kakao *(cocoa)*	704·—	788·—	
81-82. Korzenie *(spices)* ...	110·9	68·9	
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**4 933·7**	**3 330·7**	
116-117. Śledzie	4 808·3	3 076·4	
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**1 226·4**	**7 209·—**	
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	640·7	6 338.—	
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**762·2**	**980·4**	
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	173·2	230·2	
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	453·9	530.9	
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**753·9**	**734·1**	
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	540·—	81·1	
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**3 283·3**	**15 126·—**	
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	699·4	528·5	
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	1 880·—	9 870·7	
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 614·2**	**2 384·8**	
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 601·—	2 374·3	
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**9 923·2**	**10 361·—**	
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* ...	2 200·6	1 821·5	
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* ...	5 672·7	7 212.2	
624. Juta *(jute)*	1 500·6	690·9	
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**131·6**	**177·3**	
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**52·1**	**98·4**	
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 330·2**	**1 354·8**	
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	866·9	677.1	
794, 795. Celuloza (cellulose)	438·2	397·9	
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**22·5**	**145·6**	
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**38 930·4**	**36 193·9**	
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	37 900·7	34 816·3	
977. Miedź *(copper)*	532·2	595·9	
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**142·5**	**318·9**	
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**586·—**	**17·1**	
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**14·7**	**16·6**	
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**17·3**	**39·7**	

B. Wywóz (*exports*)

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)	Od początku roku
Cały wywóz	**518 684·7**	**581 036·5**	
I. Wytwory pochodzenia roślinnego	**11 785·3**	**4 545·5**	
(agricultural products)			
2. Żyto *(rye)*	8 178·8	314·3	
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	13·5	28·—	
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	1 965·3	1732·3	
35. Słód *(malt)*	1 170·5	1 095·6	
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	**2 790·1**	**2 565·3**	
(live animal & animal products)			
121/3a. Bekony *(bacon)* ...	2 149·5	1 618·2	
125. Jaja *(eggs)*	172·6	569·9	
127. Masło *(butter)*	129·5	8·7	
III. Wytwory pochodzenia mineralnego	**466 370·1**	**533 398·5**	
(mineral products)			
154. Cement *(cement)* ...	754·5	900·—	
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	20·—	623·—	
180. Węgiel kamienny *(coal)*	422 081·8	477 414·6	
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	22 319·8	27 818·2	
182. Koks *(coke)*	21 080·—	25 753·—	
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	12·3	8·4	
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych	**12·4**	**36·3**	
(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)			
V. Przetwory spożywcze, tytoń	**9 623·9**	**11 873·—**	
(foodstuffs, tobacco)			
259-260. Cukier *(sugar)* ...	6 332·1	8 943·9	
287. Makuchy *(oil cake)* ...	2 885·—	2 191·1	
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	**1 813·2**	**3 466·—**	
(chemicals, pharmaceutic products, paints)			
299/18. Soda *(soda)*	900·1	325·—	
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	1·2	10·1	
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane	**38·2**	**27·3**	
(hides furs, leather goods)			

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)	Od początku roku
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich	**1 050·7**	**656·1**	
(raw textile materials and fabrics)			
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	311·1	431·2	
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów	**24·9**	**20·9**	
(rubber, its substitutes and rubber goods)			
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie	**4 104·4**	**7 152·6**	
(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)			
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	426·—	
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	2 849·4	5 531·6	
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	
757/3. Klepki *(staves)* ...	—	4·1	
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* ...	972·5	520·3	
XI. Papier i wyroby z niego	**638·8**	**1 022·5**	
(paper & paper wares)			
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	572·—	722·5	
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	—	1·3	
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane	**81·7**	**115·7**	
(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)			
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**14 288·9**	**15 852·6**	
925, 929-931, 978-981. Metale różne *(various metals)* ...	5 091·4	4 333·3	
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	2 210·2	4 556·1	
937. Rury żeliwne *(iron pipes)*	461·5	405·1	
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* ...	1 582·3	1 898·2	
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny	**20·—**	**165·1**	
(machinery, apparatus, electrical material)			
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione	**42·1**	**139·1**	
(Sundry non specified goods)			

C. Ogólny obrót towarowy zamorski (*total overseas traffic*)

styczeń (*January*)	1935 —	596.617·4
grudzień (*December*)	1934 —	672.432·1
styczeń (*January*)	1934 —	525.728·7

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.	Styczeń *(January)*	Grudzień *(December)*	Od początku roku
Przywóz *(imports)*	843·—	9·7	
24/26 — **Nasiona oleiste** . . *(oil seeds)*	—	—	
40—50 — **Warzywa** . . . . . . *(vegetables)*	—	—	
76 — **Kawa** . . . . *(coffee)*	—	—	
80 — **Kakao** . . . . *(cocoa)*	—	—	
81—82 — **Korzenie** . . . . . . *(spices)*	—	—	
95—97 — **Żywica** . . . . *(resin)*	—	—	
116 — **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	843·—	320·—	
117 — **Śledzie** . . . . *(herrings)*	—	—	
170/1, 2—171/1, 2 — **Materj. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—	
215—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	—	
295—491 — **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	—	—	
299/18 — **Soda** . . . . *(soda)*	—	—	
429—454 — **Artykuły kosmet.** . *(cosmetics)*	—	—	
466, 470 — **Klej** . . . . *(glue)*	—	—	
480—485 **Nawozy azotowe** . . *(nitrates)*	—	—	
492—515 — **Skóry** . . . . *(skins and hides)*	—	—	
589/1, 2, 592— **Wełna** . . . . *(wool)*	—	—	
606, 609 — **Bawełna** . . . . . . *(cotton)*	—	—	
719 — **Szmaty** . . . . *(rags)*	—	—	
725—746 — **Wyroby gumowe** . . *(rubber goods)*	—	—	
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	39·4	
742—803 — **Papier** . . . . *(paper)*	—	—	
807 — **Fibra** . . . . *(fibre)*	—	—	
896—927 — **Szkło** . . . . *(glass)*	—	—	
925—981 — **Metale różne** . . . *(various metals)*	—	—	
930—966 — **Wyr. stal. i żelazne** *(iron and steel goods)*	—	—	
— **Różne** . . . . *(various)*	—	—	
Wywóz *(exports)*	66·9	10·1	
30 — **Ryż wyłuszczony** . . *(husked rice)*	—	—	

Poz. tar. cel.	Styczeń *(January)*	Grudzień *(December)*	Od początku roku
40—50 — **Warzywa** . . . . . . *(greens)*	37·5	—	
53—58, 60—64 **Owoce świeże** . . . *(fresh fruit)*	—	—	
59, 61—63, 66— **Owoce suszone** . . . *(dried fruit)*	—	—	
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	—	
69, 72 — **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	—	
76 — **Kawa** . . . . *(coffee)*	—	—	
78 — **Herbata** . . . . *(tea)*	—	—	
Kakao . . . . *(cocoa)*	—	—	
81, 82 — **Korzenie** . . . . . . *(spices)*	—	—	
117 — **Śledzie** . . . . *(herrings)*	—	10·1	
148—162 — **Kamienie** . . . . . . *(stones)*	—	—	
156/1—2 — **Talk** . . . . *(talc)*	—	—	
197 200 — **Oleje** . . . . *(oils)*	—	—	
215—218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** . . . . . . *(raw fats of animal origin.)*	—	—	
216 — **Tran** . . . . *(cod-liver-oil)*	—	—	
254—256 — **Ryby** . . . . *(fish)*	—	—	
291 — **Mączka rybna** . . . *(fish meal)*	—	—	
295—491 — **Przetwory chemiczne** . . . . *(chemicals)*	—	—	
405—425 — **Farby** . . . . *(paints)*	—	—	
481—485 — **Nawozy azotowe** . *(nitrates)*	—	—	
492—513 — **Skóry** . . . . *(skins)*	—	—	
597—622 — **Tkaniny** . . . . *(textiles)*	—	—	
625, 626 — **Sizal** . . . . *(sisal)*	—	—	
720—724 — **Kauczuk** . . . . *(rubber)*	—	—	
757—778 — **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	29·4	—	
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** . . . . *(iron ware & steel ware)*	—	—	
1037—1092 — **Maszyny, aparaty i części** . . . . . . *(machinery)*	—	—	
— **Różne** . . . . *(various)*	—	—	
Przywóz i wywóz razem *(total)*	909·9	369·5	

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Styczeń *(January)*	Grudzień *(December)*	Od początku roku
Przywóz *(imports)*	—	5·962·2	
1—4 — **Zboże** . . . . *(grain)*	—	—	
17, 23, 25 — **Nasiona** . . . . *(seeds various)*	—	55·—	

Poz. tar. cel.	Styczeń *(January)*	Grudzień *(December)*	Od początku roku
24—26 — **Nasiona oleiste różne** . . . . *(various oil seeds)*	—	—	
27/1—3 — **Mąka** . . . . *(flour)*	—	208·2	
40—50 — **Warzywa** . . . . . . *(vegetables)*	—	—	
53,58, 60—64 — **Owoce** . . . . *(fruit)*	—	—	

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)	Od początku roku
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	—	6·2	
76 — **Kawa** ... ... (*coffee*)	—	0·2	
77 — **Cykorja** ... ... (*succory*)	—	—	
78 — **Herbata** ... ... (*tea*)	—	0·5	
80 — **Kakao** ... ... (*cocoa*)	—	—	
81, 82 — **Korzenie** ... ... (*spices*)	—	1.7	
95, 97 — **Żywica** ... ... (*resin*)	—	—	
117 — **Śledzie** ... ... (*herrings*)	—	—	
121/26 — **Ptactwo bite** ... . (*poultry*)	—	—	
125 — **Jaja** ... ... (*eggs*)	—	—	
127—200 — **Oleje** ... ... (*oils*)	—	—	
128/1—4 — **Ser** ... ... (*cheese*)	—	—	
131 — **Pierze** ... ... (*feather*)	—	1·8	
137/2 a, b — **Jelita** ... ... (*casings*)	—	—	
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** ... ... (*Fats & oils of vegetable origin.*)	—	1·—	
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierz. surowe** ... ... (*raw fats of animal origin.*)	—	1·1	
228 — **Makaron** ... ... (*macaroni*)	—	—	
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	—	—	
259, 260 — **Cukier** ... ... (*sugar*)	—	5.245·—	
272, 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	—	30·2	
280—282 — **Wina** ... ... (*wine*)	—	0·1	
295—491 — **Przetwory chemiczne** ... ... (*chemicals*)	—	1 6	
299/18 — **Soda** ... ... (*soda*)	—	305·3	
411/2 — **Biel cynkowa** ... . (*zinc white*)	—	—	
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** ... ... (*cosmetics*)	—	10·9	
466—470 — **Klej i żelatyna** ... (*glue and gelatine*)	—	—	
492—513 — **Skóry** ... ... (*skins*)	—	—	
534—559 — **Wyroby skórzane** . (*Leather goods*)	—	—	
757—778 — **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	—	5·8	
563—622 — **Tkaniny** ... ... (*textile fabrics*)	—	1·1	
589/1, 2 592 — **Wełna** ... ... (*wool*)	—	1·2	
606/1, 2 a b — **Odpadki bawełny** . (*cotton waste*)	—	—	
646—648 — **Sznury** ... ... (*ropes*)	—	—	
725—746 — **Wyroby gumowe** . . (*rubber goods*)	—	4·9	
776 — **Meble** ... ... — (*bentwood furniture*)	—	0·7	
779—787 — **Korek, wyr. z korka** (*cork wood and cork goods*)	—	—	
792 803, 809, 826 **Papier** ... ... (*paper*)	—	2·4	
862—887 — **Wyroby ceram.** . . (*ceramic products*)	—	0 3	
896—927 — **Szkło i wyroby** . (*glass and glass ware*)	—	12·2	
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** ... ... (*iron & steel goods*)	—	54·—	
— **Różne** ... ... (*various*)	—	10·8	
Wywóz (*exports*)	—	**2.462·9**	
7 — **Kukurydza** ... ... (*maize*)	—	—	
23 — **Pestki drzew owocowych** ... ... (*fruit stones*)	—	—	
24—26 — **Nasiona oleiste** ... (*oil seeds*)	—	27·3	
17, 23, 25 — **Nasiona** ... ... (*seeds various*)	—	—	
24/1—3 — **Mąka** ... ... (*flour*)	—	—	
28 — **Kasza** ... ... (*grits*)	—	1·—	
30 — **Ryż wyłuszczony** . . (*husked rice*)	—	481·2	
31 — **Krochmal** ... ... (*starch*)	—	—	
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** ... (*fresh fruit*)	—	184·—	
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** ... (*dried fruit*)	—	88·3	
62—72 — **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	—	4 9	
67, 68 — **Konserwy owocowe** ... ... (*fruit preserves*)	—	2·4	
76 — **Kawa** ... ... (*coffee*)	—	34·6	
78 — **Herbata** ... ... (*tea*)	—	5·3	
80 — **Kakao** ... ... (*cocoa*)	—	112·1	
81—82 — **Korzenie** ... ... (*spices*)	—	8·—	
95, 97 — **Żywica** ... ... (*resin*)	—	159·6	
104 — **Trawy morskie, trzcina** (*sea grass, reed*)	—	—	
117 — **Śledzie** ... ... (*herrings*)	—	94·5	
127—200 — **Oleje** ... ... (*oils*)	—	—	
128/1—4 — **Sery** ... ... (*cheese*)	—	—	
129/1—5 — **Kazeina** ... ... (*caseine*)	—	—	
137/2 a, b — **Jelita** ... ... (*casings*)	—	2·—	
143/1—3 — **Muszle** ... ... (*shells*)	—	—	
148 — **Kamienie** ... ... (*stones*)	—	1·—	
154 — **Cement** ... ... (*cement*)	—	—	
170 — **Art. szlifierskie** . (*grinding materials*)	—	—	
200/8, a, b, c — **Wazelina** ... ... (*vaseline*)	—	3·6	
203—204 — **Wosk** ... ... (*wax*)	—	—	

Poz. tar. cel.		Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)	Od początku roku
205, 214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . . . . (*vegetable oils and fats*)	—	312·9	
213/1—3	— **Pokost** . . . . (*varnish*)	—	—	
215, 217—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** . . . . (*raw fats*)	—	475·4	
216	— **Tran** . . . . (*whale oil*)	—	—	
254, 256	— **Ryby**. . . . . (*fish*)	—	3·7	
259—260	— **Cukier** . . . . (*sugar*)	—	—	
272—273, 276, 278	— **Nap. alkoh.** . . . (*alcohols*)	—	—	
295/6	— **Siarka** . . . . (*sulphur*)	—	20·—	
295—491 z wyj. osobno wym.	— **Przetwory chemiczne** . . . . (*chemicals*)	—	22·7	
299/18	— **Soda** . . . . (*soda*)	—	—	
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— **Farby** . . . . (*paints*)	—	18·8	
424—427	— **Garbniki** . . . . . . (*tanning extracts*)	—	67·4	
429, 450—454	— **Artykuły kosmetyczne** . . . . (*cosmetics*)	—	—	
466, 470	— **Klej i żelatyna** . . . (*glue and gelatine*)	—	1·4	
492, 513	— **Skóry** . . . . (*skins*)	—	113·8	
589/1, 2 592	— **Wełna** . . . . (*wool*)	—	—	
597, 605, 613 622	— **Tkaniny** . . . . . . (*textiles*)	—	4·1	
606, 609	— **Bawełna** . . . . . . (*cotton*)	—	—	

Poz. tar. cel.		Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)	Od początku roku
623	— **Len i konopie** . . . (*flax and hemp*)	—	—	
625—626	— **Sisal** . . . . (*sizal*)	—	—	
646—648	— **Sznury** . . . . (*ropes*)	—	—	
720, 724	— **Kauczuk** . . . . . . (*rubber*)	—	41.4	
725, 746	— **Wyroby gumowe**. . (*rubber goods*)	—	2·6	
750	— **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	—	—	
757, 778	— **Wyroby z drzewa**. (*wood goods*)	—	—	
779	— **Korek, wyroby z korka** . . . . . (*cork goods*)	—	—	
792, 803, 809 826	— **Papier** . . . . (*paper*)	—	13·8	
794/1,2 795	— **Celuloza** . . . . . . (*cellulose*)	—	1·3	
807—808	— **Fibra** . . . . (*fibre*)	—	2·—	
925—981	— **Metale różne** . . . (*various metals*)	—	10·9	
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne**. . . . . (*hardware*)	—	26·5	
966/1—4	— **Cyna**. . . . . (*tin*)	—	3·2	
977	— **Miedź** . . . . (*copper*)	—	101·8	
1037, 1098	— **Masz. apar. i części** (*machinery apparatus parts*)	—	—	
1099—1132	— **Mat. elektrotechn.** (*electric products*)	—	—	
	— **Różne** . . . . (*various*)	—	9·4	
Przywóz i wywóz razem (*total exports and imports*)			**8.425·1**	

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY
(general goods turnover)

styczeń (*January*) . . . . . 1935 — 597.527·3
grudzień (*December*) . . . . 1934 — 681.226·7
styczeń (*January*) . . . . . 1935 — 526.396·—

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W STYCZNIU
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia	Chłapowo	Puck	Połöwy dalsze		
Łososie	12.440	—	—	—	—	—	—	12.440
Mielnice	—	—	—	—	—	—	—	—
Troć	—	—	—	—	50	—	—	50
Stornia	1.520	1.130	—	180	470	100	—	3.400
Zimnica	—	—	—	—	—	—	—	—
Gładzica	—	—	—	—	—	—	—	—
Skarp	—	—	—	—	—	—	—	—
Śledzie morskie.	46.700	31.520	37.100	—	3.550	—	—	118.870
Śledzie rzeczne	820	—	420	—	—	—	—	1.240
Szproty	1.031.000	665.800	232.400	—	18.500	—	—	1.947.700
Węgorze	—	—	670	—	1.640	—	—	2.310
Wątłusze	3.730	1.210	400	1.220	1.970	6.100	—	14.630
Węgorzyce	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieja	—	—	—	—	—	—	—	—
Makrele	—	—	—	—	—	—	—	—
Słodkowodne								
Szczupaki	—	—	2.100	—	50	—	—	2.150
Okonie.	—	—	—	—	20	—	—	20
Płotki	—	—	—	—	600	—	—	500
Razem	**1.096.210**	**699.660**	**273.090**	**1.400**	**26.850**	**6 200**	—	**2.103.410**

II. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska (*Poland*)	48	26	33.887	40	26	37·654	71.541	4
W. M. Gdańsk (*F. C. of Danzig*) ...	2	1	1.558	2	1	1.558	3.116	16
Anglja (*Great Britain*)	19	7	26.842	20	18	28.660	55.502	6
Danja (*Denmark*)	65	26	34.902	67	56	38.077	72.979	3
Egipt (*Egypt*)..	1	—	2.686	—	—	—	2.686	17
Estonja (*Estonia*)	10	4	3.904	12	11	4.909	8.813	11
Finlandja (*Finland*)	13	9	12.345	14	10	16.187	28.532	10
Grecja (*Greece*)	7	—	18.933	6	6	15·233	34.166	9
Holandja (*Holland*)	9	8	4.314	8	5	3.668	7.982	13
Japonja (*Japan*)	1	—	4.266	1	1	4.266	8.532	12
Litwa (*Lithuania*)	3	1	1·568	2	1	983	2.551	18
Łotwa (*Lettonia*)	1	—	1.744	2	2	2.263	4.007	15
Niemcy (*Germany*)	53	31	34 353	52	30	35 325	69·678	5
Norwegja (*Norway*)	47	31	45.170	47	29	43.169	88.339	2
Panama (*Panama*)	1	—	147	1	1	147	294	20
Rumunja (*Romania*)	—	—	—	2	2	4.820	4·820	14
Stany Zjedn. A. P. (*U. S. A.*)	7	5	21 657	6	2	18.763	40.620	8
Szwecja (*Sweden*)	99	28	73.437	97	88	73.789	147.226	1
Włochy (*Italy*)	7	1	19.821	8	8	24.165	43.986	7
Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	—	—	—	1	1	1.969	1.969	19
Razem (*total*)	393	178	341.734	388	308	355 605	697 339	—
Miesiąc poprzedni (*previous month*) .	379	135	342.341	394	335	356.060	698.381	—
Ten sam miesiąc r. 1934 *January 1934*)	*336*	*155*	*311.381*	*339*	*271*	*331.378*	*632.759*	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu: 869·5 nrt; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 49; c) średni postój statków: 66·4 godzin.

IV RUCH PASAŻERÓW (*PASSENGER TRAFFIC*)

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Styczeń (*January*)				Grudzień (*December*)	Styczeń (*January*)				Grudzień (*December*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (*total*)	Razem (*total*)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (*total*)	Razem (*total*)
Anglja	3	7	—	10	35	6	19	87	112	18
Hull	—	7	—	—	—	—	2	—	2	4
Londyn	3	—	—	10	35	6	17	87	110	14
Danja	14	—	—	14	20	—	—	—	—	—
Kopenhaga	14	—	—	14	20	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Tallin	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Finlandja	13	—	—	13	4	—	—	—	—	—
Abo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Helsinki	13	—	—	13	4	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Bordeaux	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
W. M. Gdańsk	1	—	—	1	5	—	3	—	3	4
Gdańsk	1	—	—	1	5	—	3	—	3	4
Holandja	1	—	3	4	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	1	—	3	4	—	—	—	—	—	—
Liberja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Monrowia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Litwa	—	—	12	12	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	12	12	—	—	—	—	—	—
Niemcy..	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Hamburg	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. A. P.	2	—	—	2	181	—	—	251	251	9
New-York	2	—	—	2	180	—	—	251	251	9
Tampa	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Szwecja	1	15	—	16	1	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
inne porty	1	15	—	16	—	—	—	—	—	—
Razem ...	**36**	**22**	**15**	**73**	**247**	**6**	**22**	**339**	**367**	**35**

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele i w tekście 50% drożej.

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel. 5.87-98
w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.